QUATRE MILLE LIEUES

AUX

ÉTATS-UNIS

PAR

F. DE BIANCOUR

Ancien Préfet,
Président de Lexington Mine.

PARIS
PAUL OLLENDORFF, ÉDITEUR
28 *bis*, RUE DE RICHELIEU, 28 *bis*

—

1888

Tous droits réservés.

BRIGHAM YOUNG UNIVERSITY
3 1197 23181 0927

OX
M-217
2001.00

YELLOWSTONE NATIONAL PARK

Ron & Jane Lerner Collection

BRIGHAM YOUNG UNIVERSITY

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/quatremillelieue00bian

QUATRE MILLE LIEUES

AUX ÉTATS-UNIS

QUATRE MILLE LIEUES

AUX

ÉTATS-UNIS

PAR

F. DE BIANCOUR

Ancien Préfet,
Président de Lexington Mine.

PARIS
PAUL OLLENDORFF, ÉDITEUR
28 *bis*, RUE DE RICHELIEU, 28 *bis*

—

1888

Tous droits réservés.

A LA MÉMOIRE DE

MARIE-EUGÉNIE, Bonne BOÜWENS VAN DER BOÏEN,

LA CHÈRE ET DÉVOUÉE COMPAGNE DE MA VIE PENDANT VINGT-SEPT ANS,

QUI NE CRAIGNIT PAS, POUR ME REJOINDRE PLUS TÔT,

DE TRAVERSER SEULE L'ATLANTIQUE,

JE DÉDIE CES PAGES SOUVENT ÉCRITES PRÈS D'ELLE

ET DONT BEAUCOUP DISAIENT NOS IMPRESSIONS COMMUNES.

Paris, octobre 1887.

DE BIANCOUR.

QUATRE MILLE LIEUES

AUX

ÉTATS-UNIS

I.

Raison de ce livre. — La traversée.

A ceux qui ont une fois jeté les yeux sur la carte de l'Amérique du Nord, le titre seul que nous prenons indiquera notre pensée et notre but.

Si énorme, en effet, que semble à des Français, peu familiarisés avec les grands déplacements, un parcours de 4,000 lieues, — auxquelles viennent s'ajouter les 3,000 de la double traversée, — il n'est qu'une médiocre fraction de celui imposé

à quiconque voudrait peindre cet immense « *country* » (1) dont sont formés les UNITED STATES, et porter sur le peuple américain un jugement autorisé.

Moins ambitieuse reste notre prétention.

L'itinéraire suivi par nous est le plus habituel à ceux de nos compatriotes que la curiosité ou leurs affaires conduisent de l'autre côté de l'Océan. Cependant, si certaines de ses parties ont été remarquablement décrites par le Bon de Hübner (2), le Mis de Beauvoir (3), le Vte d'Haus-

(1) Les États-Unis, dont la population dépasse aujourd'hui 50 millions d'habitants et atteindra certainement 60 millions avant la fin du siècle, comprennent 47 Etats ou Territoires qui, — de l'Atlantique au Pacifique, du Mexique aux possessions anglaises, — s'étendent sur une longueur de 2,500 miles (4,023 kilomètres) et une largeur de 1,500 (2,414 kilom.).

Nous en avons traversé dix, le tiers !

Il existe deux sortes de milles : le mille géographique ou marin, 60e partie du degré, équivalant à 1,852 mètres ; et le mille terrestre, simple mesure de longueur, qui, en Amérique, correspond à 1,609 mètres 314 mill. Nous conserverons à ce dernier son orthographe anglaise « mile », qui permettra au lecteur de distinguer immédiatement si nous parlons de milles terrestres ou nautiques.

(2) *Promenade autour du monde*, septième édition, Hachette, 1881.

(3) *Pékin, Yeddo, San Francisco*, quatorzième édition, E. Plon, 1884.

sonville (1), le Bon de Mandat-Grancey (2), M. Alexandre Lambert de Sainte-Croix (3), et plus récemment, au *Gaulois*, par M. de la Brière (4), nous n'avons pas trouvé de publication française, anglaise, ni même indigène qui le présente *dans son ensemble*. Les transformations, d'ailleurs, se succèdent si rapidement là-bas, qu'on pourra longtemps parler de l'Amérique sans craindre de répéter ce que d'autres ont dit, qui écrivaient avant vous. Le vrai d'aujourd'hui n'est déjà plus celui d'hier, et ne sera point le vrai de demain.

Il n'existe pas de bon GUIDE *actuel* DE L'AMÉRIQUE DU NORD (5). Le verrons-nous jamais paraître, si nous n'aidons pas tous, par nos récits particuliers, le travail du compilateur assez laborieux pour l'écrire, de l'éditeur qui tiendra au courant ce Manuel utile du voyageur ?

(1) *A travers les Etats-Unis*, Calmann-Lévy, 1883.

(2) *Dans les Montagnes Rocheuses*, E. Plon, 1884. — *En visite chez l'oncle Sam*, E. Plon, 1885.

(3) *De Paris à San Francisco*, deuxième édition, Calmann-Lévy, 1885.

(4) *Lettres du Canada*, GAULOIS, septembre 1885.

(5) L'*Appleton-Guide* est incontestablement le meilleur. Mais il faut être Américain pour y discerner la *vérité* de la *réclame*. La plupart des autres Guides ont beaucoup vieilli et n'offrent qu'une médiocre ressource aux Européens.

Diverses personnes, avec qui nous causons quelquefois du Nouveau-Monde, veulent bien estimer que nous rapportons de ces pays lointains,— sur les conditions d'existence d'une société trop ignorée en Europe, — des aperçus de nature à ajouter quelque valeur à des notes de voyage. Celui qui parle ici a longtemps appartenu à l'administration. Peut-être tant d'années employées à l'étude des hommes et des choses ont-elles développé chez lui, dans une certaine mesure, les facultés d'observation communes à tous les êtres d'intelligence moyenne ? Peut-être une vue ainsi exercée porte-t-elle un peu plus loin que celle d'un simple touriste ? Fondée ou trop bienveillante, — le lecteur appréciera, — cette opinion, souvent rencontrée, nous détermine à prendre la plume. Nous le faisons sans attendre aucun succès d'écrivain, mû par l'unique espoir de contribuer à faire mieux connaître un peuple *intéressant par lui-même*, intéressant *pour nous* par la place qu'il s'est taillée dans la civilisation moderne et dans la vie générale des peuples ; désireux surtout de communiquer à nos concitoyens UNE CONVICTION SI ABSOLUE, — que nous n'hésitons pas à l'affirmer UNE VÉRITÉ :

La fermeture, depuis quelques années, du marché américain à la plupart de nos produits, n'est malheureusement pas UN FAIT ACCIDENTEL ET PASSAGER, *mais la conséquence naturelle*

(nous dirions *fatale* si elle ne résultait de la plus admirable VOLONTÉ) *d'un développement industriel sans précédent. Elle constitue pour l'Europe un mal chronique,* SANS VARIATION POSSIBLE QUE D'AUGMENTER, *désormais indépendant des défenses qu'établira la* PROTECTION *ou supprimera le* LIBRE-ÉCHANGE, un mal que nos capitalistes, nos commerçants, nos ouvriers ne combattront utilement qu'en changeant d'habitudes et de système. Nous exposerons au cours et à la fin de de ces articles quels remèdes nous entrevoyons.

Si impatient que nous soyons de toucher avec le lecteur la terre américaine, nous ne saurions pourtant l'introduire dans cette magnifique baie de New-York, — la plus belle rade fermée, croyons-nous, que la nature ait creusée sur le globe, — sans indiquer comment on y accède.

Dix Compagnies se disputent actuellement les passages et le fret.

Les voici par ordre alphabétique :

Anchor Line American Mail Steamships,
Compagnie générale transatlantique,
Compagnie hambourgeoise Américaine,
Cunard Line,
Inmann Line,
Guion Line,
National Line of Steamers,

North German Lloyd,
Red Star Line,
White Star Line.

Toutes ont des agences à Paris, dans le quartier de l'Opéra.

Mais, bien qu'un des plus grands et des plus rapides steamers qui font le service entre les deux mondes, le CITY OF ROME, appartienne à l'*Anchor Line,* les plus pratiqués sont les *Cunard,* les *White Star* et les paquebots de la *Compagnie générale transatlantique.* Les premiers sont fort adoptés par les Américains, que leurs affaires conduisent d'abord à Londres. Pourtant, les facilités plus grandes dont ils jouissent à bord des bâtiments français, — très appréciées de gens qui possèdent chez eux la plus adorable liberté, — les égards qu'on y montre aux passagers, toutes les fois que la complaisance n'est pas trop incompatible avec le règlement, attirent depuis quelque temps les Yankees en grand nombre sur les *Transatlantiques.* Nul doute que cette tendance ne s'accentue lors de l'entrée en service des paquebots à grande vitesse que la Compagnie fait construire à la Seyne et dans ses propres chantiers de Saint-Nazaire, la BOURGOGNE, la CHAMPAGNE, la GASCOGNE et la BRETAGNE (1).

(1) Cette flotte navigue aujourd'hui et confirme les pré-

Tous ces bâtiments jaugeront 7,000 tonnes et seront mus par des machines de 8,000 chevaux. Tant que la science n'aura pas donné à la navigation un autre moteur que la vapeur, ces dimensions et cette force nous semblent devoir rester le maximum de l'effort raisonnable des compagnies. On compte qu'elles permettront d'effectuer le trajet en 8 jours. La NORMANDIE, bâtiment de 6,300 tonnes et 7,000 chevaux, construit en Angleterre sur les dessins d'ingénieurs Français, l'a fait quelquefois ainsi et le fait assez régulièrement en 9, compris le jour du départ et celui de l'arrivée. On ne saurait gagner quelque chose sur les vitesses acquises ou prochaines qu'en augmentant les difficultés de l'entrée et de la sortie des bassins du Hâvre, manœuvre déjà peu commode pour des bateaux de 140 et 150 mètres, bien que la façon dont elle s'accomplit laisse à peine soupçonner cette difficulté, et la vitesse gagnée demeurerait hors de proportion avec la dépense du combustible ; d'où une élévation nécessaire des prix de passage (1), sinon la ruine inévitable des Compagnies.

visions énoncées par nous. Les Américains se sont hâtés de l'adopter et désertent de plus en plus les *Cunard*. La durée moyenne des traversées est bien de 8 jours.

(1) Présentement 500 fr. en 1re classe, compris le vin et la nourriture, ou 900 fr. avec billet de retour, valable pour un an.

La NORMANDIE absorbe 160 tonnes de charbon par 24 heures. Nous ne savons pas exactement ce que mangent les chevaux du CITY OF ROME, de la SERVIA ou de l'ETRURIA, mais nous ne serions pas surpris qu'ils manquassent un jour de souffle..... avec les actionnaires chargés de les nourrir !

Les *Transatlantiques* partent du Hâvre et de New-York tous les samedis. Les *Cunard* de Liverpool pour New-York, le samedi, et pour Boston, le mercredi ; de New-York et de Boston, chaque samedi. Les *White Star* lèvent l'ancre le même jour, le jeudi, à Liverpool et à New-York. Les *Inman* quittent Liverpool le mardi et New-York le samedi.

Les convenances et les goûts de chacun dictent le choix à faire entre ces différentes lignes. Nous croyons qu'elles peuvent être prises avec la même sécurité.

Certes, — après et peut-être avant l'exploitation des minerais, qu'il va chercher à 3,000 pieds sous terre, — traverser 1,500 lieues d'eau sur des planches qui recèlent le feu fut la plus grande hardiesse de l'homme. Mais l'invention de l'hélice (1) d'abord, et, depuis 25 ou 30 ans, la substitution du fer au

(1) Les aubes, exemptes des trépidations très désagréables de l'hélice, sont excellentes *en rivière*, mais fort médiocres *sur l'océan* où elles ne plongent plus que d'un bord dès qu'un vent un peu violent incline le bâtiment.

bois dans la construction des coques et des mâts, les cloisons étanches, la force motrice appliquée à la direction du navire, la vapeur animant le gouvernail à la simple pression des doigts du timonier placé maintenant contre la passerelle des officiers, l'équilibre maintenu avec l'uniformité du lest, par l'introduction d'un poids d'eau égal à celui du combustible brûlé, tant d'autres combinaisons ingénieuses sont venues servir cette audace qu'il faut aujourd'hui de bien gros temps pour en raviver le sentiment.

En pleine mer d'ailleurs et avec des vaisseaux comme les *Transatlantiques,* les *Cunard,* les *White Star,* si les gros temps sont toujours redoutables AUX MARINS qui commandent ou exécutent la manœuvre sur un pont balayé par les lames (1), LES PASSAGERS, bien clos dans les salons et les cabines, n'ont guère à craindre que des bosses ou un retour du mal de cœur. Il arrive que, du lit, on se trouve projeté sur le canapé sans aucune volonté de changement; qu'à table on reçoive dans le dos une omelette partie d'une autre table ; mais le danger venant de l'état de la mer n'est vraiment sérieux que près des côtes. Au large, le péril com-

(1) Ainsi a péri, en 1884, le commandant de la Plane, enlevé par une vague de la passerelle du SAINT-LAURENT et emporté dans la nuit, — sans que les matelots, renversés sur le pont, aient vu disparaître leur capitaine.

mun à qui navigue ne provient que de deux causes : l'incendie ou les brumes.

Près des côtes on aurait maintenant pour soi, dans des cas de catastrophes qui ne se sont jamais produites pour la NORMANDIE, la GALLIA, la SERVIA, le GERMANIA, le CITY OF CHICAGO et autres magnifiques *steamers* de la flotte transatlantique, on aurait, disons-nous, les moyens de salut qu'une grande et généreuse institution, présidée par l'Amiral Mis de Montaignac, la SOCIÉTÉ CENTRALE DE SAUVETAGE DES NAUFRAGÉS, accumule partout, afin d'aider les plus admirables dévouements.

Pour prévenir l'incendie on possède déjà sur nombre de bateaux l'électricité appliquée à l'éclairage, en attendant qu'elle fournisse économiquement la force motrice, problème que la science, nous n'en doutons pas, résoudra un jour ou l'autre.

Dans la brume on a « LA SIRÈNE », dont la voix porte à plusieurs milles en mer.

Nous avouons n'avoir pu pénétrer par quelle liaison d'idées les marins ont été amenés à donner à ce précieux, mais fort peu mélodique instrument, le nom des charmantes musiciennes qui causèrent la perte de tant de navires dans les temps fabuleux. Représentez-vous un immense pavillon, décuple de celui d'un cor, tourné vers l'avant et supporté par un long cylindre de tôle creuse qui sort du pont au-dessous de la passerelle des

hommes de quart. La vapeur s'y engouffre et s'en échappe, comme du sifflet des locomotives, avec un mugissement pareil à celui de vingt taureaux que vingt spadas frapperaient ensemble au défaut de l'épaule! A midi, à l'heure du point, on comprend que ce *chant* ne frappe pas trop agréablement l'oreille. La nuit, quand on n'y est pas habitué, il devient absolument sinistre. Nous ne résistons pas au désir de raconter au lecteur le singulier spectacle que lui dûrent, l'an dernier, les passagers et l'équipage du SAINT-LAURENT.

Ce paquebot avait embarqué à New-York un Mexicain qui faisait pour la première fois la traversée. Se sentant pris, après le dîner, des douleurs à la nuque que l'hélice procure généralement aux novices, notre homme avait gagné son lit au sortir de table. Il dormait profondément pendant que le navire arrivait au *Trou du Diable*, point où les courants du pôle rencontrent le Gulf-stream et, par le mélange de leurs eaux froides à des eaux plus chaudes, déterminent de fréquents brouillards. Un de ceux-ci s'étant élevé et devenant épais vers les 10 heures, la sirène se mit à mugir. Réveillé par ce vacarme insolite, qui se répète de minute en minute, le malheureux Mexicain bondit hors de son lit, convaincu que le navire fait eau et qu'on va sombrer. Quelques instants après, il apparaissait au milieu des passagers demeurés sur

le pont, simplement vêtu d'une de ces blanches tuniques dont la bonne confection a établi la réputation de May et de Longueville, les reins prudemment entourés de l'appareil de sauvetage que les compagnies accrochent dans toutes les cabines, et tenant en main sa valise à laquelle il avait passé — ô comble de sollicitude ! — la ceinture destinée au voyageur du second lit.

Les brumes sont fort appréhendées des marins à cause des chocs qu'elles peuvent occasionner.

Afin d'éviter les chances de collision, les divers paquebots suivent, autant que le permettent les saisons, des routes un peu différentes ; les Anglais, plus au nord, — les Français et les Allemands, plus au sud. Mais il ne faut pas se dissimuler que cette précaution, comme les excellentes cartes des glaces, protègent peu par les temps de brume, où les navires sont moins sûrs de leur marche. Les *Icebergs* (1) sont entraînés assez lentement. On peut les prolonger, les frôler, voire les toucher sans s'ouvrir. Des bâtiments s'y sont ancrés plusieurs jours et n'ont été dégagés que par la disjonction, sous la double action du soleil et d'eaux plus chaudes, de ces énormes blocs qui mesurent parfois 6 à 7 kilomètres de longueur et

(1) Montagnes de glace.

dominent de centaines de pieds la mer, où ils plongent à une profondeur sept fois plus considérable.

Les capitaines de la *Compagnie générale transatlantique* naviguent avec une sage prudence et leur rencontre est rarement fatale aux bateaux qu'ils croisent. Malheureusement cette prudence n'est guère imitée par messieurs les Anglais. Leur raison de commerce, à laquelle l'Europe a dû tant de maux, tant d'invasions du choléra, coûte annuellement la vie, dans les parages de Terre-Neuve, à nombre de pauvres marins. Comme la vitesse un peu plus grande de leurs *steamers* est le seul motif qui les recommande, ils veulent maintenir MALGRÉ TOUT cette vitesse et s'en vont à toute vapeur dans le brouillard, sans beaucoup s'inquiéter des chocs et de leurs conséquences. Il est vrai que, dans les heurts, leur rapidité même les préserve des grosses avaries. Généralement, ils n'ont pas trop à se plaindre des bâtiments qu'ils coulent. Mais, si la société des Anglais n'est pas toujours agréable sur terre, force est bien de reconnaître qu'on n'a pas sur l'eau de plus détestables voisins !

Il est également rare d'échapper complètement au *mal de mer* et de le garder toute la traversée. Chez la plupart, ce mal n'est qu'une souffrance

passagère, nullement malsaine, qui disparaît le troisième jour et après laquelle on se retrouve plus dispos qu'au départ et doué d'un formidable appétit. Pendant la crise, il faut se remuer le moins possible, manger peu à la fois, mais aussi souvent que l'estomac consent à *accepter* (non pas à *retenir)* les aliments ; se coucher après chacun de ces repas sommaires, ou, de préférence, s'étendre sur le pont, si le temps le permet, bien roulé dans ses couvertures. On doit toujours, en s'embarquant, se munir de vêtements chauds. Si de plus légers suffisent à certaines heures de la journée, ceux qu'on porte à Paris en janvier conviennent le mieux aux deux tiers du trajet, même en juin et juillet. Les boissons gazeuses et le champagne, dont toutes les grandes marques se trouvent à bord, constituent un bon remède contre le mal de mer.

Quand on a payé son tribut à la mer, le temps ne s'écoule pas trop lentement. Les jeux de la lumière varient à l'infini cette immense étendue, où, de trois et quatre jours, pas une voile n'apparaît à l'horizon, égayé par les seuls ébats des marsouins. Ces curieux animaux recourbent et aplatissent leur nageoire caudale de façon à se procurer sur l'eau un point d'appui. Ils se dressent dès qu'ils le tiennent, bondissent en avant et retombent dans la mer d'un mouvement parabolique

assez gracieux, analogue à celui que les maîtres de natation appellent « piquer une tête. »

Quant aux grands souffleurs, ils ne se montrent pas dans les eaux des transatlantiques sans y être jetés par de violentes tempêtes. Nous n'en avons aperçu qu'un dans nos deux traversées, ou plus exactement, — tant la distance était grande, — la double colonne d'eau projetée par les évents du monstre.

Dans la belle saison, — de mai à octobre, — les passagers sont nombreux, la société agréable et parfois tout-à-fait charmante. Les cinq repas, dont deux très complets, la conversation, les poules, un peu de lecture, de musique et quelques parties font assez bien atteindre 10 heures. Il est toutefois regrettable que les compagnies, si soucieuses du *confort* des voyageurs, ne s'occupent pas un peu plus de leur *distraction*. Les échiquiers, les tonneaux, les disques sont trop rares et en mauvais état. Enfin l'absence de bibliothèque soulève une plainte unanime. On n'emporte guère de livres quand on a autant de chemin à faire et il serait commode de se les procurer sur le bateau, par achat ou location.

Les *Poules,* dont l'enjeu varie de dix francs à un louis, se font à propos de tout. La plus usuelle porte sur le nombre de milles franchis en 24 heures; la plus amusante est celle des pilotes.

Nous ne savons pas si l'institution des pilotes new-yorkais résulte d'une loi, ou si elle s'est imposée aux Américains comme tant d'autres dont le principal objet est de les débarrasser d'un nombre respectable de dollars. Toujours est-il que les navires étrangers comme les nationaux, — s'ils ne veulent s'exposer à beaucoup d'ennuis, — doivent accepter un concours assez illusoire, étant donné l'excellent travail des sondages publié sur la baie.

Le commandant Frangeul ne nous a aucunement semblé avoir besoin du *pilote* pour conduire sa NORMANDIE au quai, avant le *White-Star* et le *Cunard* sortis de Liverpool alors que nous n'avions pas encore quitté le Hâvre !

Tous ces bateaux-pilotes de New-York sont d'ailleurs de fort gracieux voiliers, qui s'aventurent au-devant des navires jusqu'à des centaines de milles des côtes. L'énorme numéro inscrit en noir sur leur voile désigne le gagnant de la Poule. Aussi faut-il voir comme toutes les lorgnettes du bord sont braquées sur l'élégant esquif, dès que la vigie le signale à l'horizon !

Sauf les soirs de concert, de bal, et celui du dernier repas qu'on prend ensemble, le « *dîner du commandant* », les joueurs seuls prolongent la veillée après 10 heures.

Mais, à bord surtout, le jeu doit rester une

simple distraction. On ne s'y connaît pas assez pour aventurer de grosses sommes. Nous avons assisté à des parties trop animées, où certains gains nous ont paru fort suspects.

Et maintenant, si la suite de ce récit donne à quelqu'un de nos lecteurs l'envie de rendre visite aux Américains, nous lui souhaitons d'entrer comme nous à New-York par un beau soleil. La vue de la rade ainsi éclairée, la rencontre de quelque bel *iceberg* irisé au sommet et dont la base revêt toutes les nuances les plus délicates du bleu tendre et du vert pâle, le Niagara et le Saint-Laurent sont des spectacles qu'on ne doit pas oublier, si longue que Dieu vous fasse la vie !

II.

NEW-YORK

La baie. — La douane. — Les hôtels.

On est au matin du 28 juin, et les horloges du bord marquent 9 heures. Depuis dix jours que nous avons quitté le Hâvre, j'ai retardé, chaque midi, ma montre d'une demi-heure. Dans la poussière des Champs-Élysées doit commencer le défilé des promeneurs et des équipages qui se rendent au Bois. Nous sommes, nous, au milieu d'un brouillard intense qui arrête la vue à 50 pieds de l'avent. Le mugissement des sirènes nous révèle la présence à babord de *steamers* que nous n'apercevons pas, et la sonde, qu'on lance et ramène sans interruption, le voisinage très proche de la côte. La NORMANDIE, si rapide, semble endormie sur son

erre, n'avançant plus que d'un mouvement insensible, par des profondeurs de 20 à 30 mètres. Une légère brise qui court à la surface de l'eau écarte parfois le voile, aussitôt refermé, des vapeurs grises. Dans la déchirure apparaissent un instant de grandes ombres qu'on prendrait pour des rochers, si, — comme de hautes aiguilles, — d'autres ombres plus légères ne se profilaient au-dessus d'elles. Ce sont les coques et les mâts de steamers qui stoppent en attendant la fin de la brume. Celle-ci pourtant ne tarde pas à jaunir au-dessus de nos têtes ; bientôt, sous les rayons du soleil qui monte, elle devient moins épaisse et se dore tout-à-fait. Les vapeurs se disjoignent et rasent maintenant l'Océan comme des flocons d'ouate chassés par le vent qui souffle de terre et les repousse au large. Notre horizon s'agrandit : nous distinguons nettement à notre gauche l'ETRURIA, de la Compagnie *Cunard*, un *White Star* dont la distance nous empêche de lire le nom, et un Allemand quelconque ; à côté d'eux et plus nombreux à notre droite, des navires marchands attachés déjà à leurs remorqueurs. L'hélice tourne de nouveau ; nous repartons, conduisant l'ETRURIA et le *White Star* qui sont entrés dans notre sillage. Vers 11 heures, la NORMANDIE stoppe de nouveau entre *Long-Island* et la pointe de *Sandy-Hook*. Du rivage, où des constructions de briques aux

couleurs un peu criardes émergent de bouquets d'arbres et de pelouses qui descendent jusqu'à la mer, se détache le canot de la Santé. Un peu après le médecin, montent à bord des agents du service des douanes, devant qui nous allons exécuter une interminable procession. Chacun de nous doit répondre à maintes questions sur sa personne et signer, en l'affirmant sincère et véritable, une déclaration du contenu de ses caisses. Tout à l'heure, au quai de la douane, cette *sincérité* fera l'objet d'un contrôle qui ne laissera pas deux chaussettes ensemble et accouplera un gant gris-perle avec un gant chamois. Le moindre oubli expose à des peines pécuniaires considérables qui, dans certains cas, s'augmentent d'un châtiment corporel, la prison.

Cependant le docteur a terminé sa visite et regagné son canot. Nous reprenons notre marche, accompagnés par les agents de la douane. Ils se sont installés dans la salle à manger où continue le défilé.

Il est plus de midi quand nous franchissons la passe des *Norrows*.

Une plume mieux exercée parviendrait-elle à donner une idée exacte du panorama qui se déroule alors sous nos yeux ?

La baie s'étend devant nous, avec ses îles ver-

doyantes et fleuries. Les parcs de leurs élégantes villas, résidences d'été des riches New-Yorkais, tombent littéralement dans la mer. Pas de grève sur le pourtour de cette rade sans pareille, où pourraient s'abriter ensemble les flottes de l'univers (1).

Tout ce qui n'est pas forts (2), constructions ou quais, est parterre ou verdure. A gauche, derrière l'île *Gardiner,* le paysage s'estompe légèrement sous les fumées blanches de la plus grande raffinerie de pétrole qui existe dans le monde. Vers l'ouest, les lointains se terminent en un vaste amphithéâtre de cimes qui se confondent, à l'extrême horizon, dans le bleu d'un ciel où n'erre aucun nuage. Au fond, — de la *Batterie* à la *Rivière d'Harlem,* — la ville se dessine avec ses hautes maisons de briques, dominées par les flèches d'innombrables églises et les dômes des édifices publics. A droite enfin, au-dessus de la Rivière de l'Est, *Brooklyn Bridge* suspend à ses deux piles d'une vertigineuse hauteur, — comme la toile merveilleuse qu'aurait tissée une araignée

(1) La baie de New-York n'a pas moins de 25 milles de pourtour (46 kil. 300 mèt.).

(2) Les forts *Columbus,* le château *Guillaume,* le fort *Lafayette* et le fort *Richmond* protègent l'entrée du port. Ces travaux de défense sont l'œuvre d'un français, le général Bernard.

gigantesque, — les fils qui soutiennent son tablier prodigieux.

Mais la NORMANDIE s'arrête encore. Par une disposition dont nous ignorons la cause déterminante (les Américains n'affectionnent point les complications), les émigrants sont aujourd'hui les seuls passagers que les Transatlantiques conduisent directement à leurs quais. Ceux de 1re et de 2e classe doivent descendre sur un petit vapeur à aubes qui range notre bâtiment et qui les conduira au quai de la douane. Comme il ne dépasse guère notre ligne de flottaison, on installe de notre pont à son bord un plan incliné sur lequel, pendant une heure, les bagages vont glisser ; les petits, en chute libre, les gros, retenus par des cordes. De temps à autre, une valise rejoint en route une boîte à chapeau, et, après avoir descendu ensemble quelques mètres, valise dessus, carton dessous, une œuvre de Félix ou de Mme Virot sort de sa caisse éventrée à l'état de ces indescriptibles calottes dont se coiffent les Anglaises et qu'on jurerait longtemps serrées sous des coussins de bergères ! En somme, les accidents sont rares, et nous nous plaisons à rendre hommage au soin avec lequel les matelots, habitués à manier les lourdes manœuvres du bord, accomplissent cette opération délicate.

Elle se termine enfin. Nous prenons congé du

commandant Frangeul et nous gagnons le premier pont, d'où l'on a jeté une passerelle qui nous conduit sur le vapeur. Nous nous y tassons tant bien que mal, plus mal que bien ; un coup de sifflet retentit, les aubes plongent ; un adieu, un dernier coup-d'œil à la NORMANDIE, que nous croiserons à notre retour au large des Scilly, superbe sur les flots qu'elle domine de ses lignes gracieuses, — non pas le plus vaste, mais, certes, le plus élégant paquebot de la flotte transatlantique.

Quelle animation, quelle vie autour de nous !

Les trois-mâts entrevus le matin à travers la brume et d'autres qui n'ont pas été retardés par nos transbordements nous ont rejoints, traînés par des remorqueurs dont nous admirons la propreté, en même temps que leur petitesse nous cause quelque surprise. Il faut qu'ils contiennent dans leurs flancs étroits de bien puissantes machines, car nous voyons parfois deux ou trois bâtiments attachés à leur chaîne et ils les conduisent avec aisance jusqu'au fond de la baie.

Celle-ci est sillonnée en tous sens par des *ferry-boats,* hauts de plusieurs étages. Leur toit ovoïde, surmonté du balancier qui imprime le mouvement aux roues, leur donne de loin l'aspect d'énormes hannetons qu'aurait habillés de blanc le caprice d'un peintre en gaieté. Ces ferry-boats transportent, sur tous les points de la côte et des

îles, des hommes, des chevaux, des voitures attelées, des colis et du bétail (1). Sur les grandes rivières où l'audace des Américains n'a pas encore jeté de ponts, nous verrons le même moyen, accru dans des proportions gigantesques, employé au passage de trains entiers de chemin de fer !

Nous avançons au milieu des ferry-boats et des goëlettes du cabotage aux mâts égaux, chargés en ce moment de toute leur toile. Nous dépassons l'*Ile du Gouverneur* et sa batterie, — muette aujourd'hui, mais qui s'éveillera, le jour où nous quitterons New-York, pour saluer l'entrée en rade de la statue de « *La Liberté éclairant le monde.* » Hâtons-nous de dire que l'œuvre du sculpteur Bartholdi et le site auquel elle est destinée s'harmoniseront admirablement. Il fallait à *Beldoc*, le petit ilot situé au centre de la baie qu'il dépare un peu, une ornementation grandiose. Le phare offert par la France à l'Amérique et que nous avons vu monté à Paris répond bien à ce besoin. Il complétera fort heureusement le magnifique décor de la rade. Peut-être le piédestal construit pour le recevoir est-il un peu bas ? Mais les échafaudages

(1) Il n'est pas rare de compter sur les ferry-boats vingt ou vingt-cinq voitures attelées et des passagers par milliers.

l'entourent encore et nous espérons qu'il n'est point arrivé à sa véritable hauteur (1).

Nous atteignons le quai de la douane et nous mettons pour la première fois le pied sur la terre Américaine. Nous ne la quitterons pas sans emporter le désir d'y revenir.

Nous pénétrons dans un hall carré, de 50 mètres au moins sur chaque face. Au fond à gauche, — près de la porte de sortie, — le bureau des paiements ? (Nous expliquerons tout-à-l'heure ce point d'interrogation). A droite et au centre, un guichet où se tient le préposé qui désigne les douaniers.

Ceux-ci s'alignent sur une longue file dont la tête touche au guichet. Pas de képis, pas d'uniformes ; des chapeaux de paille ou de feutre, des jaquettes de toutes les couleurs, des pantalons de toutes les toiles. Seul insigne distinctif : une petite plaque de cuivre suspendue à la boutonnière et qui porte un numéro.

La désignation de votre douanier obtenue, commence pour vous une corvée qui suffirait à faire du plus ardent protectionniste un partisan non moins ardent du libre-échange !

Les colis sont apportés sur de grandes brouettes,

(1) La statue a été inaugurée le 28 octobre 1886. Elle mesure 305 pieds au-dessus de la mer ; 151 pieds appartenant au bronze, il reste pour l'ilot et son piédestal 154 pieds, hauteur qui doit largement suffire à l'effet.

roulées par de vigoureux portefaix. Si deux ou trois bâtiments arrivent ensemble, — ce qui est notre cas, — les colis français, anglais, allemands font leur entrée pêle-mêle. On se précipite à la rencontre des brouettes ; chacun cherche à reconnaître son bien et s'en empare, sans aucun empêchement des porteurs. Quand, après une heure de recherches, vous êtes à peu près arrivé à réunir dans un même coin, au pied d'un pilier, ce qui constitue votre bagage, vous vous mettez en quête de votre douanier. Le règlement le force à TOUT ouvrir. Jugez de l'agrément que procure cette visite !

Les tarifs sont aussi fantaisistes qu'élevés. M.C..., l'un de nos compagnons de voyage, apporte un appareil photographique acheté à Paris 150 fr. Il est taxé à 25 dollars (130 fr.) M. C... allonge la somme, avec la bonne humeur que vous pouvez supposer. Le douanier la fait tomber dans « la profonde » de son gilet et accompagne cet encaissement, singulier pour nos habitudes européennes, d'une phrase non moins stupéfiante : « *Old man, you are a fool* (vieillard, vous êtes un insensé !) »

« — *Old man ?* » — nous disait M. C... — « A la « rigueur je l'admets : j'ai la barbe grise... Mais, « pourquoi un insensé ? »

Nous aurions, certes, partagé l'étonnement de M. C... (un ingénieur de grand mérite — en même

temps qu'un poète d'esprit fin et de style élégant), si nos conversations avec des Américains du bord ne nous avaient fourni d'avance la clé du mystère : ce brave douanier critiquait à sa manière l'oubli que M. C... avait fait de lui glisser dans la main, — en se cachant des Inspecteurs, — une jolie pièce de 5 dollards. Ainsi son appareil lui aurait peu ou point coûté !

Les Américains ont d'ailleurs une honnêteté particulière. Nullement scrupuleux sur les moyens de se procurer un gain, ce gain obtenu, l'office dont ils ont accepté le prix est *un office qu'ils doivent*. C'est le contraire de ce qui se passe chez nous, où nous rétribuons quotidiennement les services de gens qui n'ont qu'une préoccupation : se soustraire à l'obligation de nous les rendre.

L'extrême indépendance des fonctionnaires de l'Union vis-à-vis des recettes de l'État provient sans doute d'un accord tacite qui existe entre eux et l'État, pour leur permettre de vivre sur ces recettes pendant les quatre ans que dure chaque présidence ?

Le douanier qui a pris votre pièce se substitue à vous. Votre intérêt devient *sa chose*. Si vous avez la maladresse de découvrir un objet soumis aux droits (et on en paie sur tout ce qui est neuf, sur les bottes, les cravates, les gants, les vêtements), vite il le cache sous quelque objet porté. Tant que

durera notre voyage, nous constaterons cette même probité relative, que nous appellerions volontiers *la probité de la monnaie*. On vous sert dans les buffets du PACIFIC d'exécrables dîners ; mais s'il vous arrive de payer par ignorance un dollar ce qui coûte 75 cents, votre hôte fera courir après vous pour vous restituer les 25 cents. On ne voit jamais pareille chose en Belgique ; elle est rare en Angleterre et pas beaucoup plus fréquente en France !

Vous avez parfois la mauvaise fortune de tomber sur un douanier incorruptible. Vous assistez alors, impuissant et furieux, à la plus odieuse salade de vos effets. Le traitement d'ailleurs est égal ; les Américains qui débarquent ne sont pas soumis à moins d'ennuis que les étrangers.

Nous avons eu l'honneur de nous trouver sur le bateau avec d'aimables Américaines, Mme et Mlle H... et Mlle R..., une artiste dont la sirène a bien dû agacer les oreilles. Leurs caisses sont fouillées pendant deux heures auprès des nôtres et les parents qui sont venus attendre ces dames ne nous paraissent pas obtenir à leurs toilettes des ménagements particuliers.

Si diminuées par ses agents que les recettes de la Douane parviennent dans les caisses de l'État, les Américains ont atteint le but qu'ils poursuivaient en frappant les importations de droits

énormes : le développement de leur commerce et de leur industrie. Il est aujourd'hui bien peu de ses besoins auxquels l'Amérique ne soit complètement en état de fournir. Grâce au phylloxera, que nous devons à l'introduction des cépages californiens, nous n'avons plus à lui vendre ces excellentes eaux-de-vie de vin autrefois si recherchées des Yankees. Elle nous prend encore nos champagnes, des gants, des soies, des vêtements confectionnés (bien que les couturières et modistes françaises de New-York et les fabriques de plumes de Philadelphie doivent faire une concurrence sérieuse aux maisons de Paris), certains *objets de luxe;* elle n'a plus affaire à nous ni à d'autres pour procurer à sa population *tout le nécessaire*... et plus que le nécessaire.

Quand le voyageur est parvenu à rabattre le couvercle de ses caisses sur le cahos créé par la main des douaniers, rien ne le retarde plus. Nulle part le transport des bagages ne se fait aussi commodément, aussi pratiquement qu'en Amérique ; nous serions tentés d'ajouter aussi économiquement (1), car on est affranchi de ces pourboires multiples qui nous laissent constamment sans monnaie. Le prix est fait : on l'acquitte et rien de plus.

(1) Communément 25 cents par colis.

Ici, nous avons la chance de nous adresser à un agent qui parle très bien notre langue, particularité rare aux États-Unis, — même à New-York, — et que nous nous expliquons quand il nous donne son nom « Eugène Lacroix, 401, Broadway, agent de chemin de fer pour l'Union et le Canada, » sans doute un Français qu'aura conquis l'Amérique !

Nous lui désignons nos colis dont il nous délivre un reçu que nous remettrons à l'Office du *Brunswick :* dans deux heures, ils nous auront rejoints à l'hôtel.

Nous avons accosté le débarcadère à midi ; nous en sortons à trois heures et tous nos compagnons de route ne sont pas comme nous délivrés de la visite !

Dès que nous avons passé la porte, les cochers nous appellent. Ils commencent par nous demander cinq dollars (trente francs) : nous en trouvons un qui consent à nous conduire pour trois. C'est le prix minimum. Il y a quelques années, on ne pouvait pas aller du bateau chez soi ou à l'hôtel à moins de cinq à huit dollars, suivant qu'on montait dans un coupé, un landau ou une berline. Les voitures ne sont pas tarifées et les Américains s'en servent peu ; aussi ne sont-elles pas nombreuses comme à Paris, ce qui me paraît fort heureux. La traversée de la rue Montmartre, à 4 heures de l'après-midi, peut à peine donner une idée du

mouvement qui existe toute la journée dans *Broadway* et ses amorces de la basse ville. Si à la circulation des camions s'ajoutait celle de nos voitures de place, il faudrait renoncer à se tirer de certains quartiers de New-York.

De la Douane au *Brunswick,* la distance n'est pas énorme. Mais l'encombrement est tel sur notre chemin que nous mettons près d'une heure à la franchir.

Nous ne nous plaignons pas de ces arrêts continuels : ils nous permettent de prendre au débarqué un premier aperçu de la ville.

Son aspect général rappelle beaucoup celui de Londres, avec une plus grande hauteur des maisons et les monuments en moins.

Westminster, la Tour, Whitehall, Saint-Paul, comme tous les beaux monuments de la Belgique, de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne ou de l'Italie, sont d'ailleurs des vestiges des siècles passés. New-York a des édifices publics bien compris, parfaitement appropriés à leur destination, quantité d'églises dont plusieurs très réussies pour des églises modernes : ces constructions ne valent ni plus ni moins que les nôtres, mais ce n'est pas là qu'en Amérique il faut chercher le *grandiose.*

Le grandiose, sur ce prodigieux continent, il se rencontre partout dans les œuvres de la nature, — les lacs vastes comme des mers, les fleuves dont

on distingue à peine les rives, — et aussi dans les travaux que cette nature a imposés à l'homme, les ponts, les canaux, les chemins de fer, toutes les conquêtes enfin de la plus étonnante industrie. Mais l'œuvre architecturale proprement dite ne contient rien qui sollicite l'attention particulière des connaisseurs, rien qui ressemble à ces magnifiques pages de pierre écrites par nos aïeux, trop souvent déchirées par nos révolutions et nos guerres et que des nations qui se prétendent civilisées devraient conserver avec amour.

Les obstacles diminuent à mesure que nous nous éloignons de la Basse-Ville. Nous longeons un square où Lafayette se dresse à côté de Washington (nous retrouverons ces deux souvenirs constamment unis ; — la reconnaissance publique ne sépare point, là-bas, ceux qui ont combattu ensemble pour l'Indépendance), et notre voiture s'arrête devant le *Brunswick*.

L'*Hôtel Brunswick* et *Hoffmann-House*, distants de quelques centaines de mètres et situés dans le quartier central, l'un au coin de *Madison-square* et de la cinquième Avenue, — la voie aristocratique de New-York, — l'autre sur *Broadway*, — la grande artère commerciale, — sont tous deux des établissements de premier ordre, les plus fréquentés par les Français aisés qui traversent la ville.

Un nègre, coiffé d'une casquette très galonnée et vêtu d'une superbe tunique bleu de roi, vient nous ouvrir la portière. Nous pénétrons avec lui dans un grand vestibule de marbre, rempli de messieurs qui se balancent sur des *rocking-chairs* (1), en fumant des cigares ou en lisant des journaux, et nous nous dirigeons vers un comptoir en acajou qui occupe tout le fond.

Derrière ce comptoir se tiennent debout les chefs et le caissier de l'*Office* (2). On vous tend immédiatement un registre sur lequel vous devez inscrire votre nom, votre qualité si vous en avez une et l'endroit d'où vous venez. Cette formalité remplie, vous demandez une chambre à coucher avec bain *(bed-room with bath)* qui, au *Brunswick* et à l'*Hoffman,* coûte de quatre à cinq dollars par jour. Il importe peu qu'elle soit au 1er ou au 6e. Qu'on descende ou qu'on monte, on ne passe pas d'un étage à l'autre sans se servir de l'ascenseur (les Yankees disent élévateur). Il existe bien des escaliers, mais ils nous ont paru, comme les cheminées, jouer dans la construction américaine un rôle purement décoratif.

(1) Chaise ou fauteuil dont les quatre pieds sont réunis par deux cintres de bois assez semblables à ceux de nos chevaux à bascule.

(2) Bureau de réception des voyageurs.

Votre prix fait, vous suivez le *boy* (1) à qui le préposé de l'Office a remis votre clé. Si vous accompagnez une dame, vous allez la chercher au salon où elle s'est rendue par une entrée spéciale « *Ladies Entrance.* » Point d'hôtel de quelque importance qui ne possède ce double accès : Il est contraire aux usages américains qu'une lady traverse le vestibule des gentlemen.

Les chambres sont généralement spacieuses. Elles ont pour annexes la salle de bain avec siège à l'anglaise, un vestiaire et le cabinet de toilette.

Pour la toilette comme pour la baignoire, à toute heure du jour et de la nuit, des robinets font couler à volonté l'eau chaude et l'eau froide. Des becs de gaz tombent du plafond et descendent de chaque côté de la glace. Dans un coin de l'appartement se dresse un jeu de dix à douze cylindres creux, d'environ un mètre de hauteur sur dix centimètres de diamètre, assez semblables à des tuyaux d'orgue. Vous n'avez qu'à tourner une clé pour les remplir d'air chaud et, au plus fort de l'hiver, ils suffisent, nous a-t-on dit, à élever jusqu'à 15 et 20 degrés centigrades la température de pièces dont la hauteur moyenne est de trois à quatre mètres. La cheminée ne sert guère qu'à supporter

(1) Petit groom.

la pendule ou des vases : jamais on n'a besoin d'y allumer du feu.

Les fenêtres sont à « guillotine », avec volets intérieurs ajourés comme des persiennes. L'absence de rideaux de vitrage vous condamne à la demi-obscurité des volets fermés, si vous ne voulez pas que le regard des voisins plonge chez vous.

Peu de meubles : le lit, énorme, toujours placé debout, à dossier droit haut de six à huit pieds contre lequel s'appuie, au lieu de notre traversin, une pile de coussins *(pillons)* que la nuit vous entassez à votre gré (1) ; quelques sièges, les inévitables *rocking chairs ;* une table ronde ou carrée ; parfois une sorte de commode à double rangée de tiroirs séparés par une glace. Des tapis couvrent le plancher, quelle que soit la saison.

Les Américains n'entrent dans leurs chambres que pour y dormir ou s'y habiller. Outre la salle à manger et le fumoir *(smoking-room),* les hôtels contiennent d'immenses corridors abondamment pourvus de canapés et de fauteuils, de nombreux et vastes salons de conversation, où l'on peut s'isoler avec ses visiteurs ; d'autres salons destinés à la lecture, à la correspondance ; des billards, des

(1) Dans certains hôtels, qu'on parte où qu'on reste, les draps du lit et les housses des coussins sont changés tous les jours, aussi bien que les serviettes du bain et de la toilette.

salles où l'on coiffe, où l'on rase, où l'on cire les chaussures, des lavabos merveilleux d'élégance, un bar, la poste, le téléphone, le télégraphe, parfois une grande galerie dominant le hall central dont le mouvement constitue une distraction fort goûtée. C'est dans tous ces endroits qu'il faut chercher le jour les personnes qu'on désire entretenir.

Nul ne vous renseigne, mais par contre nul ne vous demande ce que vous voulez ni où vous allez. La circulation est absolument libre.

Vous passez devant un hôtel. — Vous êtes fatigué, vous avez besoin de vous laver les mains ? Vous entrez, vous allez au lavabo ; vous attirez un siège, vous vous installez pour dormir, lire ou fumer : qui que ce soit ne s'inquiète si vous êtes ou non un habitant du *House*.

La salle à manger du Brunswick prend les deux-tiers du rez-de-chaussée, en angle sur *Fifth-Avenue* et le *Square Madison*. Sa décoration est à la fois riche et de bon goût : nous la préférons de beaucoup à l'ornementation mauresque d'*Hoffmann-House*, voire à celle de la grande salle de *Delmonico*. On mange au *plan Européen*, c'est-à-dire à la carte. Les prix sont ceux du Café-Anglais ou de la Maison-d'Or, sauf ceux des vins importés. Une bouteille passable coûte 1 dollar et demi (7 fr. 80). La cuisine est excellente. Nous écririons plus

sûrement *était :* si cher que l'on paye le luxe, la recherche, le confort inouï de ces grands hôtels américains, ils imposent à leurs propriétaires de telles charges qu'elles ne peuvent toujours être supportées par eux. A notre premier passage à New-York, le *Brunswick* entrait en liquidation. Il était fermé quand nous sommes revenu et devait rouvrir en septembre avec la double application du plan américain et du plan européen. Malgré les promesses du prospectus de MM. Mitchell, Kinzler et Southgate, nous craignons fort que cette innovation n'éloigne les Vatels français qui maintenaient la réputation du *Brunswick* vis-à-vis même de *Delmonico*.

III.

NEW-YORK

La ville. — L'élévateur. — Le pont de Brooklyn.

New-York s'élève sur l'île triangulaire de *Manathan,* dont la longueur est d'environ douze miles (1) et la plus grande largeur de deux miles. Le sommet du triangle est à la *Promenade de la Batterie,* sa base à la *Rivière d'Harlem.* Le bras de mer appelé *East-River* sépare *Manathan* de *Long-Island ;* l'*Hudson,* — ou plutôt le golfe dans lequel se jette l'Hudson, — de la pointe orientale du *New-Jersey.*

On comprend que la ville, ainsi resserrée sur

(1) Voir la note 1 de la page 2.

les côtés, a dû grandir dans le sens de la profondeur. *Broadway,* qui traverse New-York de bout en bout, — depuis la *Batterie* jusqu'à la *Place de l'Union,* et que bordent plus de quatre mille maisons ; — *Fifth-Avenue,* qui divise la ville en région Est et région Ouest, n'ont pas moins de sept miles de long (douze kilomètres). Mais l'extrême facilité des communications abrège beaucoup les distances résultant de cette configuration.

Sauf *Broadway, William-Street* et quelques autres de la basse ville, les voies de New-York sont désignées par des numéros.

De la baie partent des avenues parallèles, qui toutes remontent vers la haute ville. Nous avons dit que la cinquième, *Fifth-Avenue,* séparait la région Est de la région Ouest. Les rues coupent les avenues à angle droit et sont numérotées depuis la baie ; la première est la plus rapprochée de celle-ci ; la dernière confine à *Central-Park.* L'îlot de constructions compris dans le quadrilatère formé par la section de deux rues et de deux avenues, constitue ce que les Américains appellent le *Block.*

Pas de plaques indicatives sur les murs, mais un simple numéro inscrit sur la lanterne du bec de gaz : ainsi, *34e West* ou *27e East.* Malheureusement ces numéros ne sont pas tracés en caractères assez apparents : les habitants s'y recon-

naissent, mais les étrangers qui ne parlent pas anglais et ne peuvent se renseigner auprès d'un passant ont, le soir, quelque peine à les lire et à retrouver leur chemin.

La division de New-York, souvent imitée en Amérique, n'en devient pas moins très commode avec un peu d'habitude. Nous autres, Parisiens, nous sommes peut-être les seuls fondés à ne pas regretter qu'elle n'ait point été appliquée par nos rois et nos empereurs : elle nous eût privés de l'ingénieux travail que nos édiles pratiquent sur le nom de nos rues, et nous n'aurions pas la joie d'applaudir ce noble effort de l'esprit moderne qui transforme la rue d'Enfer en rue Denfert-Rochereau !

La situation de New-York ne permettant pas l'extension indéfinie de la ville, les terrains y ont atteint des prix exorbitants, doubles de ceux de Londres, triples de ceux de Paris. Pour ne citer qu'un exemple, on attribue au bel emplacement, mais de superficie médiocre, sur lequel M. Van der Bilt a bâti ses deux hôtels, une valeur de plus de trois millions de dollars (quinze millions et demi de francs) !

Aussi les architectes se rattrapent-ils, par la hauteur de leurs constructions, de l'exiguité de l'espace qui leur est donné pour les asseoir. Les

maisons à huit étages ne se remarquent pas à New-York, et ces étages n'ont pas moins d'élévation que les nôtres à Paris. Beaucoup sont à neuf et à dix, et nous en avons compté treize dans une maison qui domine *Central-Park*. Les architectes avaient entrepris de monter plus haut encore ; mais, deux de leurs œuvres en cours s'étant écroulées sur une vingtaine d'ouvriers et de passants qui se sont trouvés fort mal accommodés de cette coiffure, un règlement défend aujourd'hui de dépasser une hauteur déterminée. Nous ignorons ce maximum, mais il ne doit pas rester au-dessous de 40 mètres. Le nôtre, à Paris, est, croyons-nous, de 20 mètres.

On aurait tort de conclure d'ailleurs, d'un cas où la Fortune n'a pas récompensé un excès d'audace, que les constructeurs new-yorkais ne bâtissent pas avec soin et solidité.

Le rez-de-chaussée est en granit ou pierre dure, quelquefois en marbre. Sur cette assise large, voire un peu massive, repose le reste de l'édifice, tout de brique et de fonte. La brique américaine n'a pas sa pareille : elle est à arêtes vives, parfaitement régulière, admirablement cuite.

La forme des toits est très variable. Nulle part elle ne présente ces pointes et ces pentes généralement adoptées dans les pays de neiges abondantes. Beaucoup de constructions se terminent en ter-

rasses, sur lesquelles les habitants font sécher leur linge, battre leurs tapis, etc. Les briques employées pour le dallage de ces terrasses s'unissent si bien, sans joints apparents, que les hivers très longs et très rudes ne paraissent pas les dégrader.

Pour gravir de telles accumulations d'étages sans trop de fatigue, les ascenseurs devenaient une nécessité. Pas de maison, à New-York, qui n'ait un ou deux élévateurs. Les uns sont hydrauliques; le plus grand nombre est à vapeur. Du pont de *Brooklyn*, les fumées blanches de tous ces ascenseurs, formant autant de panaches aux toits de la ville, offrent un coup d'œil singulier.

Nous nous sommes informés si les accidents étaient fréquents? On nous en a cité un, vieux de dix-huit mois, qui s'est produit dans les environs du *Brunswick*. « L'ascenseur contenait une quinzaine de personnes qui toutes ont été tuées ». A Paris, il est des gens que la catastrophe du Grand Hôtel empêche encore, après cinq ans, de monter dans les ascenseurs. A New-York, on a gardé le souvenir de l'accident dont nous parlons, mais pas un Américain qui se soit abstenu de prendre le lendemain ses élévateurs.

Ne vous imaginez pas toutefois que les Yankees soient moins attachés à la vie que nous ne le sommes nous-mêmes. Seulement, leurs actes pro-

cèdent d'une préoccupation constante devant laquelle s'effacent toutes les autres : LE BUT. Ils savent mieux que nous où ils veulent aller et ils y vont avec une volonté de fer, sans méconnaître les dangers et les obstacles, mais sans se laisser arrêter par eux. « *All right !* (Tout droit, — En avant !) » sont deux mots qui reviennent à chaque instant dans leurs phrases et qui résument admirablement leur pensée, leurs tendances, leurs habitudes : « Il faut qu'ils passent, — ça va bien, — ils vont passer, » — fût-ce sur des cadavres et des entassements de dollars ! Mais, si téméraires que semblent leurs entreprises, examinez-les de près : vous reconnaîtrez qu'ils les entourent de *toutes les précautions possibles.*

La partie basse de New-York est coupée de rues anciennes, tortueuses, étroites, assombries par la hauteur des maisons. Ailleurs, les voies sont spacieuses, généralement plantées d'arbres, mais fort déparées par les poteaux télégraphiques. Ces poteaux, dont la partie supérieure est disposée comme les ifs de nos illuminations, supportent plusieurs centaines de fils. Au croisement des rues, on n'aperçoit le ciel qu'à travers un incroyable entrelacement de fer. Rien de plus commode que cette application de l'électricité à tous les usages, mais rien de plus désagréable à l'œil.

Il y a quelques hivers, un froid intense ayant immédiatement suivi une abondante chute de neige, beaucoup de traverses se rompirent sous le poids des fils ainsi chargés de frimas. Les câbles qui perdaient leur soutien entraînèrent ceux qui résistaient mieux, et l'immense réseau finit par s'abattre sur le sol, plongeant la population dans un véritable affolement. Représentez-vous la ville pendant les deux semaines qu'on mit à débrouiller cet écheveau : les tramways, les omnibus, les camions ne pouvant plus rouler ; toute circulation rendue impossible, même pour les piétons empêtrés à chaque pas, pris dans un inextricable lacis ; la pensée, les ordres des hommes d'affaires ne courant plus sur les fils du télégraphe ou du téléphone ; la lumière n'arrivant pas le soir dans maints endroits de la voie publique ou des maisons ; la vie de la grande cité suspendue tout un demi-mois ! On se promit bien d'enterrer les fils ; puis, la température s'étant adoucie, les New-Yorkais rétablirent les traverses brisées, relevèrent ou remplacèrent leurs câbles, et maintenant on ne parle guère de cet évènement que pour rappeler le trouble qu'il a causé.

Nous pensons, d'ailleurs, que notre système parisien serait là d'une application très difficile. La canalisation de la ville est des plus sommaires ; — pas de grands égoûts qu'on puisse faire suivre

aux fils : leur multiplicité, la nécessité de les visiter, de les réparer constamment, obligerait à leur affecter des souterrains spéciaux, qu'on n'établirait qu'avec une effrayante dépense de temps et d'argent.

Les chaussées sont pour la plupart fort défectueuses, faites de mauvais pavés ou d'un macadam mal entretenu, une succession de bosses et de fondrières. Elles sont d'ailleurs abandonnées aux voitures ; les Américains ne les traversent jamais. Ils suivent les trottoirs jusqu'à la rencontre des rues qui se franchissent sur un dallage installé pour les piétons à tous les points d'intersection. Si vous voyez un passant s'aventurer au milieu d'une chaussée, vous êtes sûr qu'il est étranger.

A notre retour à New-York, une dizaine d'ouvriers étaient occupés à paver en bois l'angle d'*Hoffmann-House*. Leur travail, fort inférieur à celui qu'on pratique à Paris, nous a paru exciter une curiosité rare au pays des Yankees. C'est la seule fois où nous en ayons vu quelques-uns suspendre un moment leur course. La marche rapide et silencieuse de ces gens, même des boys et des gamins, constitue pour notre badauderie le plus stupéfiant spectacle : ils ne parlent ni ne s'arrêtent.

La foule, dans *Broadway*, est immense toute la journée ; mais jamais vous ne vous y heurterez à des causeurs. Deux Américains qui se con-

naissent se croisent : c'est à peine s'ils échangeront un bonjour ou un salut. Chacun va à ses affaires, neuf passants sur dix en lisant le journal, aussi bien l'ouvrier que le bourgeois, si tant est qu'en Amérique il existe des *bourgeois* (1). Vous précédez un monsieur dont le pas est plus allongé que le vôtre : il vous met la main sur l'épaule, vous écarte doucement et passe devant sans vous adresser un mot d'excuse, sans porter la main à son chapeau. Si vous agissez différemment, vous serez regardé comme un original, un être nuisible qui compromet son capital, le temps. « Vous êtes un obstacle sur ma route, — je déplace l'obstacle : quoi de plus naturel, et pourquoi des excuses ? — Est-ce que j'en adresse au rocher que je fends, à la rivière sur laquelle je jette un pont ? »

(1) « La bourgeoisie, c'est l'intérêt arrivé à satisfaction », suivant la belle définition de Victor Hugo.

Or, si cette satisfaction est obtenue par les Yankees, elle est purement intérieure et ne se traduit pas au dehors. L'Américain changera sept ou huit fois ses opérations et sa manière : il passera des mines à l'éclairage électrique, de l'industrie à la culture ou à l'élevage ; jamais il ne se trouvera assez riche, jamais il ne se reposera, à moins de franchir la mer et de venir chez nous. Là-bas, la considération et l'estime publique se mesurent à la continuité du labeur. La mort seule est capable d'interrompre celui d'un Van der Bilt à New-York ou d'un Haggin à San Francisco.

De même que le bruit des souliers sur l'asphalte et des marteaux clouant les caisses qui encombrent les abords des magasins est unique sur les trottoirs, de même le bruit des voitures est unique sur la chaussée. Les Américains n'ont pas de ces chargements ineptes et odieux qui défoncent nos rues et sous lesquels succombent les plus forts chevaux. Leurs chariots, leurs tombereaux, leurs camions sont plus légers que les nôtres. Ils feront trois voyages s'ils ont trois pierres à porter. Le cheval est pour son conducteur un auxiliaire et un ami qu'il traite avec douceur, et ne fait pas mourir sous le fouet parce que sa force ne répond pas à l'effort demandé. On ne voit pas dans les rues de New-York de ces malheureuses bêtes, les jambes prises, écrasées sous la charge, obstruant longtemps la voie de leur fardeau renversé et de leur corps ensanglanté. Toutefois, l'encombrement est tel dans *Broadway* et celles de ses amorces qui confinent à la baie, qu'à chaque instant les voitures s'y cognent, tamponnent, accrochent. Pas de reproches, pas de jurons, pas d'invectives ! Chacun cherche à se tirer de là comme il peut, supporte les heurts, se dégage sans cris. En Europe, nous nous figurons volontiers les Américains comme un ramassis d'êtres grossiers, querelleurs, violents, toujours prêts à jouer du poing ou du revolver. C'est le contraire qui est la vérité. La

basse ville abrite, certes, des misérables, des alcoolisés, mais point ou peu de mendiants. Le type du « voyou » est aussi inconnu aux Etats-Unis que celui du badaud. Dans certaines régions de l'ouest où la vie est une conquête sur le désert et reste brutale comme la conquête, on rencontre bien encore, quand on s'écarte des voies ferrées, des aventuriers contre qui les revolvers constituent une excellente précaution ; ailleurs, on les porte par habitude plutôt que par besoin, et, malgré l'absence presque complète de police, ceux des Américains ne voient pas le jour plus souvent que les nôtres, peut-être moins.

Le mutisme des passants dans ces rues si mouvementées, tous ces hommes qui marchent seuls, lisant ou sifflant, sans un regard aux magasins, sans un appel, sans donner une minute à la flânerie, les cafés que l'on dépasse où tous les consommateurs ont invariablement le nez penché sur un journal, donnent aux cités américaines un cachet morose, un aspect triste dont nous autres, Français, nous nous sentons glacés. San Francisco seul tranche sur la monotonie générale. Le peuple américain est le plus merveilleusement organisé pour les affaires, le plus digne de la liberté dont il jouit; je n'en connais pas de plus *ouvert* quand son intérêt ne lui commande pas d'être *fermé*. Autant l'Anglais est dédaigneux de tout ce qui

n'appartient pas à la nationalité anglaise, autant l'Américain, sans distinction de classe, se montre affable, hospitalier, accueillant pour les étrangers ; j'ajouterai soucieux de leur voir emporter une bonne opinion de son pays. J'admire les très sérieuses qualités des Yankees et l'agrément de leur commerce m'a laissé le meilleur souvenir. Mais leur existence en général, leurs distractions, leurs fêtes publiques mêmes *respirent l'ennui* et rien ne m'ôtera de l'idée que ce peuple, pris dans son ensemble, s'ennuie profondément.

L'éclairage municipal et le balayage sont aux États-Unis réduits à leur plus simple expression. De distance en distance, un bec de gaz, dont la faible lumière ne se répand pas au-delà de quelques mètres. Le véritable éclairage des villes, — sauf Détroit (1), Cleveland et deux ou trois autres, — est fait par les habitants et suit tous les caprices de leur fantaisie. A tel endroit, sous les feux du gaz et de l'électricité combinés, resplendit la de-

(1) Le système qui a reçu à Détroit et Cleveland une application récente très complète est celui qui fonctionne à *Madison Square* et autour du Palmers à Chicago : un faisceau de rayons électriques, provenant de becs disposés en couronne au sommet d'un mât de 60 pieds de haut. Le mât est souverainement disgracieux; mais la grande élévation du foyer rend la lumière plus douce pour les yeux.

vanture d'un magasin. A cent pas de là vous vous enfoncez dans une obscurité complète, pour reparaître un peu plus loin dans une nouvelle zône éblouissante. La même inégalité existe pour la propreté de la voie. Là où les riverains paient le balai, celui-ci fait son office ; ailleurs, on chemine sur les immondices.

L'eau ne manque pas à New-York, amenée par une conduite de 40 miles, l'aqueduc *Croton,* dont le pont-aqueduc d'*Harlem,* haut de 35 mètres, est le plus remarquable ouvrage. Le *Croton* a coûté 14 millions de dollars et débite 500 millions de litres par vingt-quatre heures. Ce débit n'excède pas les besoins actuels de la population. Il est admis que tout bon yankee doit prendre chaque matin son bain au saut du lit. Disons en passant que baignoires et toilettes sont constamment alimentées d'eau chaude par le fourneau de la cuisine, qui distribue également la chaleur dans les appartements au moyen du jeu de cylindres décrit par nous au Brunswick. Ces fourneaux de cuisine sont des merveilles de conception et d'exécution. La dépense du combustible doit être considérable ; mais, comme elle est *unique,* nous ne croyons pas qu'en somme le chauffage si commode des maisons américaines coûte plus que nos multiples foyers.

Fifth-Avenue est le quartier par excellence des riches hôtels. On en voit même qui, malgré le prix excessif des terrains, s'entourent d'une sorte de jardin. Aucun tramway ne passe dans cette avenue. Elle n'est parcourue que par les équipages et de petits omnibus dont la caisse blanche est décorée de bouquets de fleurs et de sujets variés, comme certains de nos carrosses d'autrefois. Pas de conducteur, pas de bureau, pas de correspondance : un prix unique, 5 cents, quel que soit le trajet. On les fait glisser, en montant, dans une sorte de tire-lire en verre placée près du cocher. Beaucoup d'Américains se munissent à l'avance de tickets qu'ils mettent dans la boîte au lieu de monnaie.

Les tramways ou *cars* sont très nombreux. *Broadway* est desservi par eux dans toute sa longueur. D'autres roulent sous l'*Élévateur*, d'autres relient ensemble les diverses parties de la ville, mais toujours sans correspondance. Chaque fois que vous changez de voiture, vous payez le prix uniforme de 5 cents.

Habitués comme nous le sommes à voir des règlements surgir à propos de tout, ces véhicules américains sont pour nous bien étranges. Il en passe un devant vous qui paraît plein ? — N'importe : — Vous vous élancez, vous cherchez à vous

accrocher, opération que facilitent des lanières de cuir qui pendent de partout. Tant pis si vous tombez ! Mais si vous parvenez à vous maintenir en équilibre, nul ne vous invitera à descendre. Il y a une limite pour les places *assises ;* il n'en est pas d'autre pour les *places debout* que l'impossibilité de *rester debout.* Le passage central est constamment envahi. On s'entasse soixante là où on devrait tenir trente. Personne ne se plaint. Le conducteur trouve moyen de faire sa recette sans vous écraser les pieds et de distinguer, dans ce va-et-vient perpétuel de voyageurs, ceux qui lui doivent et ceux qui l'ont payé !

Pas d'impériale, de timon ni de brancards. Le harnachement est très léger. Il y a des moments où l'attelage se met complètement en travers, de façon à ne pas se heurter sur un obstacle, et les chevaux ont l'air d'exécuter d'eux-mêmes ce mouvement.

Le prix de l'*Elevated-Railroad* est double de celui des omnibus et des cars : 10 cents.

L'*Elevated* de New-York est le Métropolitain de Londres. L'eau qu'on rencontre très près du sol, les égouts au-dessous desquels il eût fallu descendre, peut-être aussi la cherté des terrains ont déterminé les New-Yorkais à renoncer aux tranchées et aux tunnels et à établir en l'air leur chemin de fer urbain. Les mêmes considérations

ne devraient-elles point ôter aux Parisiens toute envie d'adopter le projet de voie souterraine qu'on leur propose ?

Nous ne serions pas toutefois d'avis de copier ici ce qui s'est fait à New-York. C'est absolument pratique, mais absolument laid. Notre ville est trop belle, trop artistique pour que nous, ses enfants, nous poursuivions sur elle la détérioration commencée par les Polonais et autres pétroleurs étrangers de la Commune !

Nous croyons que si l'application des tramways à câbles,— qu'on repousse nous ignorons pourquoi, — venait aider d'urgents travaux de voirie, le percement du boulevard Haussmann jusqu'à la rencontre des grands boulevards, l'élargissement des rues Richelieu, des Petits-Champs, du Bac, etc., la nécessité d'un Métropolitain ne s'imposerait pas à Paris avant un demi-siècle peut-être. Le jour où nous serions contraints de l'établir, il devrait être aérien, passant AU-DESSUS DES MAISONS, dont les cours recevraient les poteaux de soutènement, avec installation, à chaque station, d'ascenseurs amenant les voyageurs au niveau du tablier.

A ceux qui traiteront une telle combinaison d'insensée, nous répondrons simplement ceci :

Les grands *railroads* dont New-York est la tête de ligne ne s'arrêtent pas, comme chez nous, dans les faubourgs. Ils pénètrent dans la ville, et l'un

d'eux, au moins, y pénètre comme nous l'indiquons. Il passe ainsi, *en courbe,* au nord de *Central Park,* après avoir longé l'*Allée des Trotteurs*. Quelle est la longueur de ce viaduc ? — Nous ne la savons pas : il se perd à l'extrême horizon. Mais son élévation moyenne n'est pas moindre de 25 à 30 mètres (les plus hautes maisons de Paris en ont 20) et la portée du tablier, entre les colonnes de fonte qui le soutiennent, est bien supérieure à celle d'un tablier dont les points d'appui seraient pris dans nos cours. Or le *railroad* américain dont nous parlons n'est pas uniquement parcouru par des trains de voyageurs, relativement légers : son viaduc doit résister à la charge écrasante d'énormes trains de marchandises, et il y résiste si bien que pas un pilier ne fléchit, pas un accident ne s'est produit depuis nombre d'années qu'il existe.

Nous ne nous abusons pas sur le sort réservé à cette idée, si tant est que nous soyons lu : elle sera infailliblement écartée, comme le sont de nos jours en France la plupart des idées pratiques. Notre persuasion n'en diminuera pas, que l'avenir lui appartient. C'est ce Métropolitain-là que feront nos neveux, ... quand nous aurons, nous, gaspillé quelques centaines de millions à essayer d'autre chose !

A New-York, on ne pouvait guère songer à

passer au-dessus de maisons de 30 à 40 mètres, dont beaucoup sont privées de cours par la cherté des terrains. L'*Elevated railroad* se contente donc de suivre les rues.

Il est établi à environ 8 mètres du sol, ce qui à New-York correspond au deuxième étage. Parfois les 8 mètres se doublent, suivant une déclivité du terrain, et vous roulez alors à la hauteur du quatrième ou du cinquième, si près des murs que vous pourriez les toucher en allongeant le bras par la portière. La voie est à jour, supportée de distance en distance par des colonnettes de fonte. Sa double charpente laisse un vide (1) de quelques mètres entre la voie montante (de la baie à la haute ville) et la voie descendante, de façon à ne pas faire au-dessous une obscurité trop complète : ce qui n'empêche pas que cette construction, malgré sa légèreté, doit être odieuse pour les maisons riveraines !

Les stations, établies de quatre blocks en quatre blocks (2), portent le numéro de la rue à laquelle

(1) Ce vide n'existe pas partout. Quand la rue devient trop étroite, les deux voies se rapprochent ou même se juxtaposent, ne s'appuyant plus alors de chaque côté que sur un seul pilier, celui que supporte le trottoir.

(2) Chaque block représente environ 1/4 de mile; — l'Élévateur a donc environ trois stations par mile ; — la vitesse des trains est de 12 miles à l'heure.

elles correspondent, ainsi 23me, 27me, 31me. On monte par de jolis escaliers de fonte à la plate-forme qui donne sur la voie, où se trouve le bureau des billets, un salon pour les dames *(Ladies-Room)*, et un dépôt de livres et de journaux. Vous prenez au bureau votre ticket de 10 cents que vous jetez, avant de passer sur le quai, dans une boîte en verre à double fond manœuvrée par un employé et vous pouvez vous promener où bon vous semble. Il n'existe pas de communication supérieure entre les voies, sans doute afin d'éviter des accidents. Si vous vous êtes trompé de côté, il vous faut descendre, traverser, remonter et payer de nouveau vos 10 cents.

Les trains, — composés de la locomotive et de trois wagons articulés longs d'au moins huit mètres, disposés intérieurement comme de grands tramways et très confortables, — se succèdent toutes les quatre minutes. La classe est naturellement unique comme le prix.

Ces trains s'arrêtent instantanément, partent vite et roulent avec une étonnante rapidité. Ils tournent à angle droit des rues souvent étroites, ainsi que pourrait le faire une voiture, et décrivent des courbes en S qui vous permettent, du wagon de queue, d'apercevoir en plein la locomotive et le wagon de tête opérant leur conversion !

A de certaines heures de la nuit les départs sont

plus espacés, mais la circulation des cars et de l'Elévateur n'est jamais suspendue. La seule qui s'interrompe à New-York est celle des *ferry-boats* par lesquels la baie est desservie.

Il y a trois lignes principales d'*Elevated railroads,* à peu près parallèles à *Broadway.* Malgré leur concurrence, — les trains ne désemplissant pas, — elles font toutes d'excellentes affaires. C'est une de ces trois lignes qui nous conduit à *Brooklyn-Bridge,* où aboutissent aussi des tramways et des omnibus.

Si nous étions encore à l'époque où le monde ne contenait que sept merveilles, le pont de Brooklyn serait bien incontestablement proclamé la huitième !

Du côté de *Manathan,* comme du côté de *Long-Island,* on arrive au tablier par une rampe de pierre qui franchit en viaduc un quartier de New-York et un quartier de Brooklyn. Avant d'avoir atteint la partie suspendue, on plane déjà sur un océan de toits qui dominent eux-mêmes le sol d'une prodigieuse hauteur. Les quatre câbles auxquels se suspend le tablier s'appuient sur deux tours gigantesques, élevées près de la rive et distantes entre elles de 1,595 pieds anglais (486 mètres). C'est dans cet écartement que passent, toutes voiles dehors, les navires du plus fort tonnage, sous le

tablier qui monte en cet endroit, — son point central, — à 135 pieds (41 mètres) au-dessus de la Rivière de l'Est. La longueur totale du pont et de ses annexes est de 5,988 pieds (1,826 mètres).

Les tours sont pleines jusqu'au tablier, soit à 120 pieds de l'eau (37 mètres). Du tablier à leur faîte traversé par les câbles, elles mesurent 157 pieds (48 mètres) et s'arrondissent dans cette partie en une double ogive qui permet le passage du tablier. Leur élévation totale est donc de 277 pieds (85 mètres) ; celle des tours de Notre-Dame augmentée d'un tiers ! (1)

On n'a pas voulu diminuer leur solidité en les évidant pour recevoir des escaliers.

On parvient du tablier à leur sommet par une échelle extérieure en fer aboutissant à un couloir perpendiculaire aux câbles, percé dans la maçonnerie immédiatement au-dessous d'eux, et qui permet de constater, — autant que cette constatation est permise pour des câbles, — la continuation de leur résistance.

La largeur du pont est de 85 pieds (26 mètres). Le tablier a trois divisions :

Celle du milieu, plus élevée que les deux autres de 4 à 5 mètres, est l'allée des piétons ;

(1) Les tours de Notre-Dame mesurent exactement 67 mètres 20.

Celle de droite, en allant vers Brooklyn, est affectée aux deux voies d'un tramway à câble (le seul qui existe à New-York), dont les trains sont composés de trois wagons ;

Celle de gauche est réservée aux chevaux et voitures.

Le prix du passage est de 1 cent à pied et de 3 cents en car.

Le tablier est rattaché aux quatre câbles de suspension par des tiges de fer verticales, disposées de façon à répartir le poids à porter sur toutes les parties de ces câbles. D'autres câbles, placés obliquement, se rattachent à la maçonnerie des piles, afin de diminuer les oscillations et l'ébranlement que les vents et la circulation doivent rendre considérables.

Nous nous sommes demandé comment les quatre gros câbles, — dont le diamètre est bien de 30 centimètres, — avaient pu être ainsi jetés, à 80 mètres de hauteur, d'une rive à l'autre de l'*East-River ?* — Il paraît que les fils qui les constituent ont été passés *brin à brin* dans les ouvertures ménagées pour les recevoir au sommet des piles, puis tordus ensemble par de puissantes machines.

Ces câbles sont enfermés dans une gaîne peinte en blanc-jaune, dont nous n'avons pu reconnaître la composition exacte : caoutchouc durci, ou fil de fer roulé en anneaux juxtaposés et mastiqués ?

Le tablier s'éclaire le soir à la lumière électrique. Des *ferry-boats* qui traversent la baie, cette guirlande de feux suspendus dans les airs produit un magique effet.

Le pont de Brooklyn, commencé en 1871, terminé en 1883, a coûté plus de quatorze millions de dollars (73 millions de francs).

Nous avons entendu dire à New-York que « cette somme n'était pas le chiffre exact de la dépense ; que *Brooklyn-Bridge* avait été l'occasion d'un scandale financier. » Si le fait est vrai, on doit regretter qu'une vertu essentielle, l'intégrité, ait manqué à des gens assez noblement doués pour concevoir et réaliser une pareille entreprise. Leur œuvre n'en restera pas moins l'une des plus glorieuses qu'ait accomplies le génie de l'homme. La difficulté apparente s'est fort accrue de difficultés cachées : le lit de l'*East-River* présentait un fond détestable, et les maçonneries que recouvre aujourd'hui la mer égalent presque celles qui se profilent au-dessus d'elle !

IV.

NEW-YORK

Le monde des affaires. — Le monde élégant. — La vie américaine. — Les manières. — Les plaisirs. Les théâtres.

Nous avons dit que nous ne connaissions pas de peuple mieux organisé pour les affaires que le peuple américain.

Cette aptitude particulière s'aidant de l'éducation, des habitudes, des mœurs que nous allons décrire, les capitalistes de l'Union devaient devenir et sont devenus les premiers *hommes d'affaires* qu'il y ait au monde.

Nous soulignons ce mot *hommes d'affaires :* il caractérise bien ce qui distingue les financiers Yankees de la plupart des nôtres.

Le travail de la Haute Banque Européenne n'est guère qu'*un travail d'absorption*. Si elle possède une merveilleuse dextérité de main pour saisir la richesse au vol, elle reste systématiquement étrangère à sa production.

Le Banquier Américain, lui aussi, sait très bien s'approprier le bénéfice du travail d'autrui.

Comme ses confrères d'Europe, il est passé maître dans l'art de syndiquer les titres, de provoquer une hausse lucrative par d'adroites monopolisations de marchandises, de placer opportunément des *primes* qui ne seront pas levées. Mais la spéculation la plus effrénée n'est jamais qu'une phase de sa fortune. Son attention est toujours en éveil sur les inventions qui peuvent agrandir le champ de son activité. On le voit sans cesse remonter vers les sources de la fortune publique. Il est prêt à tout effort qui peut augmenter leur débit.

Vous vous rappelez cette réponse d'un de nos plus heureux faiseurs à un pauvre diable qui lui reprochait de l'avoir dépouillé « comme s'il lui avait pris l'argent dans la poche ». — « D'où me serait donc venu celui que j'ai, si je ne l'avais pris dans la poche des autres ! »

Nous ne prétendons pas que les Américains aient un respect exagéré pour la poche du voisin. Mais, s'ils la vident à l'occasion, ce n'est pas uniquement sur elle qu'ils comptent pour s'enrichir.

La richesse, ils la demandent sans se lasser, sans se laisser décourager par d'inévitables échecs, à tout ce qui la crée : l'agriculture, l'élevage, les mines, le commerce, l'industrie. Qui les considérerait comme des *risque-tout,* les méconnaîtrait étrangement : ce sont des *laborieux qui savent risquer,* mais dont l'examen, avant l'action, ne ressemble aucunement à l'étude superficielle, légère, souverainement dédaigneuse de beaucoup de nos financiers, quand les entreprises qu'on leur propose ne comportent pas d'écrasantes majorations. La décision prise, l'exécution avec les Américains ne traîne pas. Rien n'est négligé pour atteindre *promptement* le but. S'ils le manquent, ils ne s'entêtent pas à le poursuivre ; ils passent l'affaire au compte des pertes et courent à une autre, sans plus s'occuper de celle-là.

Les marchés du Nouveau Monde ont d'ailleurs une élasticité qu'ils ne doivent pas seulement à l'abondance des capitaux, mais à la façon dont on procède dans les crises que l'excès de la spéculation ramène périodiquement. Les plaies s'y ferment vîte, traitées par *opération chirurgicale.*

Supposez notre krack de 1882 frappant directement la place de New-York, qui n'en a subi que le contre-coup ? On n'exigeait des perdants que ce qu'ils pouvaient payer immédiatement ; les gagnants recevaient 50 ou 25 % de leur bénéfice ; les

agents assez altérés de courtages pour s'être *trop* découverts sautaient, d'autres les remplaçaient, et, le lendemain, gagnants et perdants repartaient comme devant pour de nouvelles campagnes.

La conviction, générale en Amérique, qu'on ne doit pas s'acharner sur un désastre, mais en tirer *ce qu'on peut* et sacrifier *le reste*, explique bien mieux qu'une différence de sentiment sur les conditions de l'honnêteté pourquoi le failli n'est point là-bas honni comme chez nous : « Il est mauvais qu'un pays perde le travail d'un homme, parce que cet homme a été imprudent ou malheureux. »

Mais si les Yankees rebondissent plus facilement que nous après leurs chutes, si leurs capitalistes ne montrent pas la superbe indifférence des nôtres pour les conquêtes qui peuvent accroître le domaine de l'agriculture, de l'industrie, du commerce national, nous avons longtemps possédé une force qui manque à l'Amérique : l'épargne.

Les Américains ont des capitaux et des produits ; ils ne font pas de placements et vivent sur une masse qui grossit ou diminue sans cesse. A un moment donné tel banquier se chargera de dollars, de titres de chemins de fer, d'actions de mines, etc.; jamais avec l'intention de les garder. Il vise une opération, ou veut attendre sur cette position qu'une bonne occasion se présente de porter ses fonds ailleurs. La vie de l'Américain est une suc-

cession d'incarnations dans lesquelles il *capitalise* quand il peut et n'*économise* jamais. Le revenu régulier, fixe, assis, sur lequel chacun doit ici mesurer ses dépenses, est inconnu en Amérique. Les hommes se pèsent à leur bilan de fin d'année. On vous dira, par exemple : « Van der Bilt vaut 200 millions de dollars. » On vous regardera avec stupéfaction si vous répondez que M. X..., un gagnant du Krack, « possède aujourd'hui tant de millions de *rente*. »

Sans doute l'épargne française ne s'est pas assez défendue des sollicitations malsaines. Elle s'est éparpillée dans quantité de mauvaises opérations, tant étrangères qu'indigènes. Il n'en est pas moins vrai que, depuis la construction de nos premiers chemins de fer (où nos gros banquiers d'alors n'ont pas eu trop à regretter d'avoir engagé leurs capitaux), c'est elle qui, — laissant même aux financiers une partie de ce qu'elle leur apportait, — a subvenu aux dépenses de toutes nos grandes et utiles entreprises.

Malheureusement, l'effondrement de 1882 a précipité dans les coffres-forts de la haute banque, surtout de la banque israélite, ce qui, après la guerre, restait de cette épargne. La baisse des produits du sol, la réduction d'un dixième qu'ont dû subir les rentiers, les dépenses croissantes de l'Etat, par suite les charges plus lourdes des con-

tribuables, tant de causes s'opposant à sa reconstitution nous condamnent à l'inertie. Alors qu'en Amérique l'argent ne manque jamais aux découvertes utiles, que nous voyons les capitaux anglais se porter au loin sur les affaires d'or, d'argent, de nickel, de cuivre, et ramener vers la mère-patrie une partie de la prospérité perdue, à peine le brevet qui consacre la plus ingénieuse invention trouve-t-il chez nous un acheteur, à peine nous décidons-nous à ouvrir une mine. Et si un plein succès ne couronne pas bientôt ces timides entreprises, si la récolte n'est pas abondante et facile, nos banquiers se découragent et ne veulent plus rien semer.

Il m'a paru intéressant d'indiquer comment travaille le capital américain et de rapprocher, par une courte digression, ce travail sans trève de celui du capital en France. — Je vais maintenant essayer de faire vivre un moment au lecteur la vie des hommes d'affaires new-yorkais.

Tous ont leurs bureaux dans la basse ville. Quelques sociétés financières et les grands journaux s'y sont construits des palais qu'ils occupent seuls. Mais la plupart des banques, des sociétés de crédit ou d'assurances, les agences et le commerce se contentent d'une ou plusieurs pièces dans les immeubles de huit et dix étages dont nous avons

parlé. Le même abrite quelquefois cinquante raisons sociales et autant de personnels distincts.

Ces immeubles ont été bâtis ou au moins disposés pour l'usage spécial des affaires et du commerce. On y vient travailler de 9 heures à 3 heures ; personne n'y habite que les gardiens. Les occupants ont leurs appartements privés dans une rue quelconque de la haute ville.

Les bureaux sont chauffés à la vapeur, éclairés au gaz, desservis à chaque étage par les ascenseurs qui montent et descendent continuellement.

Au rez-de-chaussée de l'immeuble se trouvent le télégraphe, le téléphone, un salon de lecture et de correspondance, des lavabos, une salle où l'on cire la chaussure, souvent un bar. Les dépenses de cette installation commune sont couvertes par les locataires, soit au moyen d'une cotisation fixe, soit proportionnellement au prix du loyer. Les bars sont un peu moins bien approvisionnés que ceux des hôtels et restaurants, mais très suffisamment.

Ces bars de New-York ne ressemblent guère aux établissements qu'on a chez nous baptisés du même nom. Les consommations solides, — viandes froides, pain, gâteaux de toute espèce, — ne s'y paient pas. A la condition d'être convenablement mis, — et la bonne tenue générale est une des choses qui, à New-York, frappe le plus l'étranger,

— vous pouvez pénétrer dans un de ces bars, y manger de tout et autant que vous voudrez, le *Bar-Keeper* ne vous réclamera pas un cent. Mais il se rattrape largement sur les consommations liquides dont le prix est assez élevé et que les Américains absorbent verre sur verre après leur eau glacée.

L'institution des bars rend de grands services aux employés de commerce. Ils n'ont jamais besoin de rentrer chez eux pour manger ou de chercher une pension. Entre deux courses, ils avalent un morceau dans le premier bar venu. *Avaler* est bien l'expression propre : on consomme debout, et l'opération ne dure pas.

Les hommes d'affaires arrivent à leur bureau à 9 heures et le quittent à 3. Si cette dernière heure est dépassée par une partie du personnel, c'est qu'il reste des expéditions à faire, le courrier à mettre à la poste, des comptes à apurer. Mais les transactions sont arrêtées ; on renvoie au lendemain celles qui ne sont pas finies. Certains magasins ferment même leur porte, sans clore toutefois leur devanture.

La journée d'affaires en Amérique est donc plus courte que la nôtre. Mais comme elle n'est pas coupée par le déjeûner, — tout au plus, si l'on peut disposer de quelques minutes, par une descente au bar, — elle suffit à beaucoup de besogne.

Les Yankees possèdent au suprême degré la politesse de l'exactitude. Ils n'attendent pas, mais ne font point attendre. Jamais ils n'avancent ni ne retardent l'heure d'un rendez-vous.

Vous, étranger, vous rencontrez à cent pas de son bureau un Américain avec qui vous traitez une affaire ? vous l'abordez et voulez profiter de la circonstance pour reprendre immédiatement l'entretien. Il tire froidement sa montre et vous répond : « — J'ai encore trois minutes. » — « Mais ma proposition a paru vous intéresser ? » — « Elle m'intéressera dans trois minutes. »

Et l'Américain vous quitte sans porter la main à son chapeau, continuant son éternel cigare. Les trois minutes écoulées, vous trouvez votre homme à son cabinet, se balançant dans un rocking chair, les pieds appuyés sur la tablette du bureau ou de la cheminée. Il se lève à votre arrivée, vous donne le *shake-hand,* se rassied, remonte ses pieds et vous écoute. S'il a un morceau de bois à sa portée, un crayon, un fragment de caisse, un bâton de chaise cassée, il tire un canif de sa poche et se met à débiter son bois en cure-dents, en allumettes, en toutes sortes de petits morceaux auxquels il est impossible d'attribuer une destination quelconque et que le garçon balaiera en faisant la pièce. — Est-ce ce goût, commun à tous les Américains, pour le travail du bois qui fait d'eux les charpen-

tiers hors de pair dont nous admirerons dans l'Ouest les étonnants ouvrages? — Mais, si les doigts sont occupés, l'esprit n'est pas distrait; esprit ample et pourtant merveilleusement doué pour l'analyse, toujours présent, toujours lucide, calculant les moindres chances de gain et de perte avec une sûreté presque infaillible. Les questions tombent une à une, bien liées, sobres, brèves, allant droit aux obscurités, vous serrant tant que la lumière n'a pas jailli.

Cependant votre interlocuteur ne perd pas de vue le cadran. Tout-à-coup il vous interrompt, serait-ce à l'endroit le plus intéressant, vous salue d'un signe de tête et vous dit : « — Revenez tel jour, maintenant j'ai quelqu'un. » Vous le retrouverez au jour dit, prêt à reprendre, sans la moindre hésitation, la discussion au point juste où vous l'avez laissée. Quand il vous répond : « — Je prends » ou : « je donne, » vous pouvez partir aussi tranquille que si vous teniez votre contrat en poche. Mais, si la réponse est négative, inutile d'essayer de faire revenir un Américain sur sa détermination.

A trois heures, l'homme d'affaires abandonne son cabinet. Dès lors, il appartient à son intérieur, à sa famille, à son cercle, aux distractions du monde élégant ou aux plaisirs relatifs et moins délicats du monde vulgaire.

Il est fort difficile de définir ce qui, en Amérique, constitue le monde élégant.

L'Union n'a pas d'aristocratie de naissance, pas de bourgeoisie proprement dite. Pourtant la séparation des CLASSES y est profonde, plus marquée même et plus sensible que dans la plupart de nos États Européens. Nous croyons qu'on peut ranger ainsi les Américains : les capitalistes et les grands industriels, — les ministres des différents cultes, — les chefs d'agences et les commerçants, — les employés et les ouvriers.

Nous laissons de côté le fonctionnarisme, mélange sans stabilité de toute sorte de gens. Les personnages officiels sont peu comptés aux États-Unis, et ne forment pas dans la nation une classe à part. Le Yankee a le respect de la loi et de l'autorité, mais une considération médiocre pour ses représentants, et de trop justes raisons nous ont paru motiver cette absence d'estime.

Nous ne parlons également que pour mémoire des agriculteurs, éleveurs et mineurs, disséminés sur un territoire immense et qui n'habitent point les villes où apparaît distinctement la séparation des classes.

Le monde élégant de New-York commence évidemment à la descendance des familles hollandaises qui ont fondé la colonie. A ces familles se

sont unis peu à peu, par des alliances ou la simple communauté de vie, les fils et les filles des premiers émigrants Anglo-Saxons qui, tous appartenaient aux classes aisées de la mère-patrie, « ni grands seigneurs, ni peuple, » comme l'a très exactement écrit M. de Tocqueville. Puis le noyau a grossi de tout ce qu'y ajoutait la similitude des habitudes et des instincts, une distinction égale de manières, un même ton de bonne compagnie. Où finit aujourd'hui ce monde ? — Il faudrait dans tous les cas, pour tracer ses limites, un séjour plus long que ne l'a été le nôtre en Amérique.

Mais, sans prétendre les déterminer, nous sommes fondé à affirmer que la société de *Fifth-Avenue* n'est pas moins fermée que celle de notre faubourg Saint-Germain. La seule richesse n'en livre pas l'accès : il faut, pour pénétrer dans ce milieu, un ensemble de conditions que beaucoup ne réunissent jamais.

Le monde élégant de New-York a ses hôtels dans *Fifth-Avenue*. Il attelle ses *boggies* (1) à

(1) Les Américains ont aussi des équipages de grand luxe, calèches, landaus, mails-coaches ; mais ils leur préfèrent les *boggies,* voitures à quatre roues et à deux places, auxquelles ils attellent un ou deux de leurs trotteurs. Les *boggies,* dont les roues en bois (faites, nous a-t-on dit, d'un seul morceau) ont la même forme de rais

3 heures, pour faire le tour de *Central-Park* ou remonter l'*Allée des Trotteurs ;* il est fort assidu aux courses, au jeu du *Foot-ball,* au *Lawn-tennis,* et, le soir, remplit les loges de l'Opéra ou les salons de *Delmonico.*

Les hôtels les plus riches, — sauf de très rares exceptions, le *Palais Stewart,* l'*Hôtel Van der Bilt* et quelques autres, — ne contiennent point d'appartements qui se prêtent aux grandes réceptions. Ils sont construits sur un modèle à peu près uniforme, dans le genre des maisons anglaises, sans porte-cochère, étroits et profonds. Leur rez-de chaussée, élevé sur un sous-sol qui renferme les cuisines et où l'on accède par un perron d'une dizaine de marches, — disposition architecturale dont la façade emprunte plus d'élégance, — ne contient généralement que trois pièces, outre le vestibule : le cabinet du maître du logis, la salle à manger et un *hall* plus long que large, occupant toute la profondeur de la maison. C'est dans ce hall que se tient constamment la famille : on y lit, on y écrit, on y reçoit les visites ; les misses y ont leurs chevalets et leurs pianos. Au bout de la pièce, le gaz est souvent allumé, les deux ou trois

que les roues en fer de nos araignées, sont d'une légèreté inouïe et leurs trotteurs merveilleux. Tel *boggy* franchit 2 miles (3 kilomètres 200) en quatre minutes et demie.

fenêtres qui donnent sur la rue ne prenant pas assez de jour pour le faire pénétrer jusqu'au fond. Les étages supérieurs sont affectés aux chambres d'habitation, avec gaz, sonnettes électriques, vestiaire, cabinets, bain, robinets d'eau chaude et d'eau froide ; chambres guère plus meublées, d'ailleurs, que celles des auberges. La cherté des terrains n'a pas permis de multiplier les salons.

Aussi les fêtes de la Société américaine, les grands dîners et les bals ne se donnent point dans ces hôtels, mais dans les salons du *Brunswick* et surtout de *Delmonico*.

Les New-Yorkais déploient à ces occasions un luxe vraiment incroyable. Le suprême du bon ton est de s'adresser pour l'ornementation à Tiffany (1), qui trouve, avec une fécondité inépuisable, des décorations d'une richesse merveilleuse et du meilleur goût. Il est tel dîner, non suivi de bal, dont la dépense atteint ainsi 10 et 12 mille dollars (plus de 50 et 60.000 francs !)

Delmonico se partage avec le *Brunswick* la faveur du high-life new-yorkais. La cuisine y est

(1) La maison Tiffany, qui a maintenant une succursale à Paris, avenue de l'Opéra, tient à New-York la tête du commerce de luxe : pierres admirables, joaillerie et orfévrerie magnifiques, tabletterie, etc. Ses magasins sont les plus beaux de Broadway, où ils occupent presque la moitié d'un block, au-dessous de Madison-Square.

des plus fines, mais les Américains arrosent de bien singulières boissons les savants produits des artistes français qui trônent dans l'établissement.

Il en est une qui leur inspire une prédilection particulière et qu'ils appellent le *claret-cup*.

Le claret-cup est un composé de champagne ou d'excellent bordeaux, de glace, de tranches d'orange et de cédrat, de concombre, de je ne sais quoi encore! On le sert soit dans une cruche de verre, soit dans un vase de porcelaine, où plonge une branche de menthe. Nous ignorons à qui appartient la première idée de ce breuvage bizarre, mais nous l'attribuerions volontiers à l'intelligente collaboration d'un parfumeur et d'un pharmacien. La palme (la menthe) incombe peut-être à la parfumerie, mais la pharmacie a, certes, un droit légitime à revendiquer le fond (le concombre). Les premiers verres sont simplement détestables, mais les derniers, après la complète infusion, deviennent tout-à-fait odieux. Autant vaudrait absorber du cérat liquide!

Les garçons qui font le service de la table à *Delmonico* et au *Brunswick* sont tous des Français, des Belges ou des Suisses-Français. Ils se font en moyenne, appointements fixes et pourboires, 200 dollars par mois (plus de 1,000 francs). A Paris il est admis qu'on paie généreusement le garçon avec le dixième du montant de l'addition. A *Delmonico* ou au *Brunswick*, si vous laissez

moins de deux dollars pour un dîner qui vous en coûte dix, vous ne serez pas considéré comme « *un gentleman.* » Les pourboires ne se multiplient pas d'ailleurs en Amérique : on n'en donne guère que dans les restaurants servis au plan européen, aux conducteurs des *Pullman* et, dans les hôtels, aux gens qui montent et descendent les bagages.

L'extrême cherté du service des hommes explique pourquoi les soins intérieurs sont partout confiés aux femmes, aux nègres ou aux chinois.

En Amérique, *les blancs travaillent et ne servent pas.* Quelques richissimes capitalistes se donnent le luxe de cuisiniers et de maîtres-d'hôtel européens, qu'ils paient deux et trois mille dollars par an. Sauf cette très rare exception, vous ne rencontrez de domestiques blancs que dans quelques hôtels ou restaurants de New-York et de San Francisco.

De 6 à 8 heures, vous ne parvenez pas sans peine à trouver une table chez *Delmonico.* Mais, bien que les neuf dixièmes des dîneurs se soient rendus là *en partie*, la salle est presque silencieuse.

Nous nous rappelons avec quel étonnement on nous y regardait certain soir.

Nous dînions quatre, — dans l'intimité de relations anciennes que vient encore de resserrer celle

de la traversée, — M. C..., M. de la B..., un autre ingénieur, sa jeune femme, et nous qui contons.

Le plaisir de ne plus sentir le plancher remuer constamment sous nos pieds nous disposait à la bonne humeur, et notre repas avait commencé plein d'entrain. Pourtant Mme de la B..., qui n'est pas seulement une aimable personne et un peintre de talent, mais *une excellente maman,* se montrait très occupée de ses trois enfants laissés à Paris, surtout de sa dernière petite fille alors en nourrice. — M. C... la rassurait, lui promettant qu'elle trouverait, à son retour, « l'enfant bien portante et ne tétant plus. » Je ne sais comment la conversation vint à tomber sur le sevrage et je citai le cas fort original d'un de mes oncles, référendaire à la Cour des Comptes, mort dans un âge avancé, et que sa mère n'avait complètement sevré qu'à sept ans. — Mon oncle ajoutait d'ailleurs à son lait des aliments plus solides, nombre de biftecks et de côtelettes, et comme il n'était pas resté sans acquérir, pendant cet allaitement prolongé, un certain discernement, il avait très bien su baptiser la double source à laquelle il s'abreuvait : « Bijou » et « Cadet. » — Ma véridique histoire soulevait à notre table quelque incrédulité, et encore plus d'hilarité. Je verrai toujours la tête de nos voisins et de nos voisines : elle exprimait, avec la plus grande éloquence, l'envie de rire

comme nous, le regret de ne pas nous entendre, mais surtout la profonde stupéfaction que des humains puissent en parlant s'égayer autant? Et l'explication s'échangeait à voix basse : « *They are Frenchmen !* » (Ce sont des Français !)

Et, de même que nous étions à peu près les seuls à animer la salle, nous avons été les derniers à la quitter.

Les Américains font cinq repas par jour : le *breakfast,* qui se sert de 7 à 9 heures; le *dîner* (1), de 1 à 3; le *lunch,* de 4 à 5; le *souper,* de 7 à 9; et le thé, vers 11 heures.

Mais il est évident que la table n'est pas pour le Yankee un plaisir. Il s'y asseoit parce qu'il faut se nourrir, mange vite et sans goût, sinon sans appétit, et se lève aussitôt qu'il a fini.

Ce n'est pas dans *Fifth-Avenue* qu'il faut chercher, l'été, le monde élégant. Il est à ses villas de Long-Island ou de l'île Gardiner, à Newport (le Trouville des États-Unis), à Saratoga, sur les bords du Lac George, aux Mille Iles, au Niagara. Quelques centaines de lieues n'empêchent pas le New-Yorkais d'aller le dimanche retrouver sa famille. Il part pour le Saint-Laurent comme nous

(1) A New-York, les hommes d'affaires suppriment souvent ce repas.

pour Dieppe, Trouville ou Etretat. Vingt-quatre heures en *Pullman-car ?* Mais en Amérique, c'est là une simple promenade de banlieue !

On nous a assuré « que le Monde élégant de New-York n'était pas *le premier* de l'Union ; que celui de Richmond et de la Nouvelle-Orléans affichait pour lui un certain dédain ? » Nous ne savons pas si cette prétention à la supériorité existe, encore moins si elle est justifiée. Nous ne sommes qu'un touriste racontant *ce qu'il a vu* et donnant ses impressions de ce qu'il a vu. Baltimore, Richmond, la Nouvelle-Orléans n'étaient pas compris dans notre itinéraire et nous ne saurions établir ici aucune comparaison.

Sans même appartenir à cette société d'élite qui ne le cède point à celles de nos gens de race d'Europe, l'*Américain natif,* quelle que soit sa condition, possède une aisance de manières, un extérieur à la fois simple et digne, une décence et une propreté de mise qui témoignent de la bonne éducation générale.

Les vêtements n'offrent pas nos excentricités de coupe ; les chaussures ne menacent pas le ciel de leurs pointes recourbées ! — Aux États-Unis comme au Canada, les chapeaux gris, de forme haute ou basse, obtiennent une faveur marquée ;

les noirs ne reparaissent qu'à la fin de l'arrière-saison. Le soir, on dirait tous les Américains faits pour l'*habit*. Il est supérieurement porté par des gens que, le matin, vous avez vus *en tricot*, occupés à charger des caisses.

Nous répétons que notre appréciation s'applique à l'*Américain natif*.

Beaucoup de voyageurs ont le tort de prendre leur type de l'Américain dans la foule qui remplit les halls des hôtels, fumant l'âcre tabac de Virginie ou les pires havanes (1), buvant des cock-tail et autres mélanges à base de wisky; entrant, sortant, crachant partout, sur les dalles et sur les marches aussi bien que sur le trottoir.

Sans doute vous rencontrez dans cette cohue des Américains qui, leurs affaires finies, sont attirés là par le désir d'échanger quelques mots, de communiquer ou d'apprendre une nouvelle, de voir les arrivées et les départs. Mais, dans les hôtels de New-York, *les citadins* ne forment assurément pas

(1) Le monopole de l'État n'existe pas en Amérique, mais les tabacs importés doivent acquitter, à l'entrée, un droit *ad valorem*. Ce droit, aussi fantaisiste que les autres taxes de douane, les bénéfices toujours largement prélevés par l'importateur et le détaillant, ne laissent qu'un prix très bas pour l'achat primitif, celui qui se paie aux pays de production. Si peu de qualité qu'aient nos londrès de 30 centimes, ils sont infiniment supérieurs aux londrès américains de 20 et 25 cents.

le dixième de la foule qui vous bouscule; toute l'Amérique et les colonies y coudoient l'Europe, et, — principalement au *Palmers,* à Chicago, — l'élément israélite domine.

L'invasion juive, partie de l'Est, s'étend comme une tache d'huile qui serait tombée sur la carte du riche continent américain. Déjà, à bord de la NORMANDIE, la proportion des juifs embarqués nous avait frappé : la moitié au moins des passagers de première et de seconde classe. De l'Est à l'Ouest, mais surtout jusqu'à Chicago, on les trouve partout et souvent sans plaisir.

A Paris, nous connaissons le juif bien élevé.

Mais on comprend que LA JUDENGASSE n'expédie pas précisément au Nouveau-Monde le dessus de son panier. Les juifs de Paris sont généralement des juifs *arrivés;* les juifs d'Amérique *cherchent à arriver,* et la différence est essentielle. S'ils ont obtenu le titre de *citoyen de l'Union* (que celle-ci prodigue, suivant nous, assez légèrement), ils n'ont pas su prendre aux Américains leur *bon ton,* ni se faire admettre par eux. L'opulente Amérique leur permet de s'enrichir à ses dépens ; *la Société* les repousse aussi énergiquement que des Sangs-Mêlés, et il nous paraît probable qu'elle maintiendra longtemps cette exclusion.

La dignité toujours un peu grave, mais nullement gourmée, qui caractérise l'Américain, nous

paraît innée. Nous l'avons retrouvée loin des centres, chez les mineurs de l'Ouest. L'éducation est d'ailleurs si largement distribuée aux États-Unis qu'on ne sait jamais s'il faut reporter l'honneur du *bien* à la Nature ou à l'Ecole.

La « PRÉSENTATION » est là-bas une règle commune à toutes les classes.

Vous visitez une usine ? vous êtes entouré d'un monde de travailleurs qui ne font nulle attention à vous ? Le directeur ou l'ingénieur appelle l'un d'eux pour vous faire expliquer une manipulation, un détail du service : il commence par vous nommer et celui à qui vous êtes ainsi désigné sous vos nom et qualité vous tend immédiatement la main.

Il ne faudrait pas confondre ce *shake-hand* (entre gens de conditions différentes il accompagne la présentation et ne se renouvelle pas) avec notre banale poignée de main. Qui ne fait pas la distinction ne comprend pas le salut américain, dont la signification est assez complexe.

C'est d'abord une constatation de la parité des droits, de l'égalité devant la loi ; ensuite, une affirmation de bonne volonté pour les services que ne déconseille pas l'intérêt ; aussi, un souhait de bien venue, cordial et sincère chez ce peuple parfaitement disposé pour les étrangers qui ne prennent pas vis-à-vis de lui des airs de dénigrement.

Le *shake-hand* donné et rendu, l'Américain reprend vite pour toute supériorité,— la naissance, la célébrité, la fortune, — une déférence pleine de tact, qui ne ressemble en rien à cette platitude obséquieuse que nous appelons « politesse de marchand. » Il a le culte de la richesse, mais un culte que n'altère AUCUNE ENVIE, si ce n'est celle de l'atteindre par les travaux, voire par les épreuves qui l'ont procurée à d'autres. Nous ignorons quel sera l'avenir de la démocratie américaine ; mais il est incontestable qu'elle est à cette heure intelligente et saine. Elle a son idéal *en haut ;* elle tend, d'un effort constant, à dépasser le niveau de la médiocrité, — sans méconnaître qu'il restera, de par la loi de Nature, le lot du plus grand nombre, — et ne cherche point à ramener à ce niveau tout ce qui le domine, d'ancienne ou fraîche date.

Le Yankee qui sait tirer un si grand parti DES FORCES, les prise énormément. En voit-il une dans la Naissance, qu'elle exerce sur lui tant de prestige ? Si oui, on s'explique l'état qu'il fait de cette force par son sentiment qu'elle doit toujours lui manquer. La Société élégante n'aurait pas assez de ridicule pour tel de ses membres qui reviendrait d'un voyage en Europe affublé d'un marquisat ou d'une vicomté octroyée par quelque principicule avide de connaître les dollars américains !

Si le Yankee subit, plus qu'aucun Européen, le

prestige de la noblesse, il n'a sur elle, on le conçoit, que des données assez vagues et la mesure volontiers à la *sonorité du titre*. Un *Prince,* qui n'a pas dans les veines une goutte de sang royal, un duc, un comte du pape ou de fabrique allemande, lui diront beaucoup plus qu'un baron, un simple gentilhomme dont les ancêtres pourfendaient les Sarrazins sur les murs d'Antioche et de Jérusalem. On sent très bien sa différence de considération à la mémoire qu'il garde du titre sous lequel vous lui avez été présenté. A un mois de là, il vous le donnera sans se tromper, sobrement, sans l'agaçant empressement de nos fournisseurs à faire monter en trois minutes, — à qui ne les marchande pas, — tous les échelons de la hiérarchie nobiliaire.

Si la forme du gouvernement doit jamais changer, le tempérament aristocratique de cette nation de démocrates ne sera sans doute pas étranger à la transformation.

A défaut de titres nobiliaires, les Américains se contentent aujourd'hui de titres militaires dont ils possèdent une collection variée. On rencontre chez eux encore plus de généraux et de colonels que de professeurs et de docteurs en Allemagne.

Sont généraux aux États-Unis :

1° Tous les généraux ou anciens généraux de l'armée régulière ;

2° Tous les généraux ou anciens généraux de la milice ;

3° Tous les anciens généraux ayant servi dans les armées du Sud ;

4° Tous les anciens colonels ayant servi dans les armées du Nord pendant la guerre de Secession.

Sont colonels de *droit :*

1° Tous les colonels ou anciens colonels de l'armée régulière ou de la milice ;

2° Tous les anciens colonels des armées du Sud ;

3° Tous les officiers qui, à une heure quelconque, ont été pris comme officiers d'ordonnance par le gouverneur d'un État ;

Et de *fait :*

Tous ceux, beaucoup plus nombreux, à qui la courtoisie américaine se plaît à attribuer ce titre, sans qu'eux-mêmes se rappellent très bien où et quand ils auraient laissé le fusil du milicien pour ceindre l'épée de commandement ?

Peut-être nous attardons-nous un peu sur LES IDÉES et sur LES HABITUDES qui sont leur signe extérieur. — C'est que, les ayant d'abord observées à New-York, il nous paraît naturel de donner nos impressions là où nous les avons ressenties et de les donner assez complètes pour n'avoir plus à y revenir.

Au double point de vue matériel et moral, New-

York est la plus haute, la plus forte expression des *Villes Américaines*. Celles que nous traverserons lui ressemblent trop pour nous arrêter longtemps. Tout au plus aurons-nous à signaler au passage de légères différences, quelque installation particulièrement curieuse. Au sortir de la « *Cité Impériale* » (1), le côté pittoresque va nous saisir et nous absorber. Aussi trouve-t-on mêlées à nos premières descriptions quantité d'appréciations qui s'appliquent en réalité à *toute l'Amérique* et que nous aurions pu aussi bien placer à d'autres endroits de notre livre. Nous avons cru meilleur de *les concentrer en quelque sorte dans nos chapitres sur New-York,* cherchant la plus grande commodité du lecteur et ne voulant pas ralentir la course où nous allons bientôt l'entraîner avec nous.

Pour cette course, il nous plairait d'être déjà parti et de pouvoir nous dispenser de répondre à une question que nous voyons poindre : « Vous nous avez exposé la *façon de vivre* : quelle estime faites-vous des *mœurs ?* »

Nous avons dit celle que les Américains faisaient

(1) Cette épithète est donnée à leur Ville par les habitants de New-York et ne soulève, aux États-Unis, aucune protestation.

eux-mêmes de l'*intégrité* de leurs fonctionnaires.

Nous avons rapporté ce qui, d'après eux, serait de notoriété publique relativement à la construction de *Broocklyn-Bridge*.

Nous ne croyons pas que « *la moralité des affaires* » soit au Nouveau-Monde meilleure ni pire qu'en Europe.

On « *salte* » (1) là-bas des puits de pétrole ou des placers, comme l'Angleterre a fait le Zœdone ; la France, les Emprunts Turcs, les Huîtrières du Morbihan, le Honduras ou les Galions de Vigo ; — comme on nous ferait encore demain la Banque Nationale du Congo ou la Société Annamite du Pavage en bois, s'il restait quelque argent dans nos poches et si la presse financière n'avait point perdu tout crédit !

Nous n'avons pas consulté les statistiques de la *criminalité,* mais nous serions bien surpris si l'on nous apprenait que la moyenne des attentats contre les personnes et les propriétés dépasse la nôtre. Ils sont certainement très fréquents dans le Far-West, à peine touché par la civilisation. A quelques miles des voies ferrées, on se trouve en

(1) On appelle « *salter* » une mine ou un puits, l'opération qui consiste à présenter un placer où l'on a préalablement enfoui des pépites, un puits stérile ou abandonné auquel on prête une vie factice en répandant autour quelques barils de pétrole.

plein désert, et ceux qui plantent là leur tente, — en attendant la maison de bois à laquelle succédera la maison de briques, — ne se rattachent guère au monde policé et doivent avoir souvent besoin de la protection de leur rifle.

Dans les villes, les assassinats et même les meurtres sont assez rares ; aussi rares les vols avec escalade et effraction. Et pourtant l'escalade est rendue singulièrement facile par les échelles extérieures en fer qui descendent du toit à la corniche du rez-de-chaussée et doivent, *théoriquement* (1), aider à la fuite des habitants en cas d'incendie.

Il faut convenir d'ailleurs que les maisons américaines sont médiocrement garnies de ce qui tente la cupidité des voleurs. De gros meubles, — pas de ces petits objets précieux dont ils puissent remplir leurs poches ; de l'argenterie quelquefois, — mais pas de valeurs, pas de parures de prix, à

(1) Les échelles rencontrent à chaque étage une sorte de palier ou de repos également en fer et à claire-voie. Dans les quartiers ouvriers, les ménagères l'utilisent pour déposer le bois, le charbon, les provisions qui encombreraient des logements fort exigus. Outre que *l'ensemble* doit s'échauffer très vite, ces entassements qu'on trouve sous les pieds après avoir descendu quelques échelons, rendent le passage presque impossible. Les Américains avouent que leurs échelles, conservées par habitude, servent à bien peu de sauvetages.

peine l'argent nécessaire à la dépense de la semaine (1).

Quant aux *mœurs proprement dites,* peut-être sont-elle encore à cette heure un peu moins corrompues que les nôtres ? C'est TOUT ce que nous pouvons sous ce rapport accorder aux Américains. Leur austérité est une austérité de contrebande : la pureté qu'ils affichent *publiquement,* est *secrètement* démentie.

Les Yankees sont assez grands, l'observateur impartial trouve chez eux assez souvent à louer, pour qu'ils acceptent sans humeur la critique de leurs faiblesses.

Je ne blâme pas leur « *puritanisme apparent* », que ne justifie plus la continuation des vertus des puritains, leurs ancêtres : sans croire, avec la sagesse des Nations, que « Péché caché est à moitié pardonné, » je préfère le vice qui se déguise à celui qui se montre cyniquement, et n'ai jamais bien saisi la nécessité, ou — pour me servir d'un mot à la mode d'hier — *l'opportunité* du scandale dans le vice.

(1) L'argent est déposé dans les banques, et toute dépense importante se paie par chèque. — Les valeurs et les pierreries s'enferment dans des coffres spéciaux, loués à des Sociétés qui se sont installées pour cette garde et font par cette location de fort beaux bénéfices.

Mais je déclare aux Américains que leur prétention à une *rigidité exceptionnelle* est parfaitement agaçante, et ne saurait tromper que des imbéciles, « *young or old idiot men,* » qu'au point où ils la poussent, elle constitue un vrai travers.

Je ne taxerai pas, avec d'autres voyageurs, les Américains d'hypocrisie « parce que les débits de boissons, fermés le dimanche sur la rue, ont une porte détournée ouverte aux initiés, porte où passe même quelquefois le *policeman* chargé de veiller à la sobriété publique. » La chose est *vraisemblable*..... Je ne l'ai pas vue, mais je l'admets *certaine ;* c'est la conclusion qu'on en tire qui me paraît fausse.

Un PEUPLE n'est pas nécessairement hypocrite parce que des INDIVIDUS, — formassent-ils un groupe considérable, — cessent de faire ce qu'il fait. Peut-être ne méritons-nous pas nous-mêmes d'être aussi mal jugés qu'on nous juge aujourd'hui à l'étranger, sur des actes qui ne se dissimulent pas, mais s'étalent au grand jour, avec la bienveillance du Gouvernement et souvent d'après ses décrets ? Il n'est pas absolument démontré que la France soit devenue libre-penseuse parce que quelques douzaines d'hommes d'esprit se réunissent le Vendredi-Saint pour manger du veau ? Les convois civils, très multipliés sur la route de Saint-Ouen, ne prouvent pas que les quatre-vingt-

dix-neuf centièmes de notre population ne se fassent enterrer par les prêtres ? La fermeture des couvents, prélude probable de celle de nos églises, la laïcisation de nos écoles, celle des hôpitaux contre laquelle commencent à s'insurger, à quelque parti qu'ils appartiennent, tous les vrais amis du peuple, ne semblent pas, — c'est à la fois l'avis et le chagrin de nos ministres successifs, — avoir porté une bien grave atteinte au catholicisme français ?

Nous ne ferons pas même remarquer, détail qui pourtant a son importance, que le *Policeman* dont la présence est signalée le dimanche dans un débit de boissons ne commet pas *une infraction*. Dans l'État de New-York, le repos dominical n'est point imposé par la Loi ; il est observé *spontanément* et presque universellement. Ce respect est d'autant plus remarquable, de la part de gens pour qui « *Time is money* (le temps est de l'argent), » qu'en Amérique le dimanche n'est pas, comme à Paris, un jour de promenade et de récréation. Les *Railroads* restreignent leurs trains aux express et n'emmènent personne à la campagne. Toute la population est dans ses temples. Les rues ne s'animent un peu qu'à la sortie des offices, le temps que chacun met à rentrer chez soi. L'atmosphère d'ennui qui se dégage, les six autres jours, des cités américaines, se transforme, le septième,

en une atmosphère de vraie tristesse. C'est une suspension hebdomadaire de la vie devant le Seigneur !

De même que les quelques exceptions relevées par les voyageurs n'infirment pas l'observance générale du dimanche, — non plus que des cas encore nombreux d'ivrognerie ne détruisent les très réels services des Sociétés de Tempérance, — de même ne saurait-on apprécier les mœurs de la ville d'après celles du port. On voit à New-York, dans les bas quartiers qui avoisinent la rade, ce qu'on voit dans tous les grands ports marchands ou militaires de l'Europe, à Londres, à Anvers, à Marseille, à Toulon, avec cette différence qu'aux États-Unis la simple affirmation d'un agent suffit au juge de police pour punir un délit.

Mais, sans ressembler à celles du port, les mœurs de la ville répondent-elles bien à la prétention qu'elles inspirent ? « La preuve » — disent les New-Yorkais, — « que nous ne sommes pas des dépravés comme vous, c'est que nous n'avons jamais éprouvé votre besoin de réglementer la débauche ! »

L'absence de règlement est incontestable, — celle du besoin est plus douteuse !

A peine avez-vous inscrit votre nom sur le registre d'un hôtel, — si ce nom implique qualité et

richesse, — vous recevez, sous pli fermé, quantité de jolies cartes roses, lilas, azurées, dont la lecture vous apporte de curieuses révélations sur le travail des femmes en Amérique. Miss A..., « professeur de langues, » offre de vous enseigner les idiomes variés du Nouveau-Monde ; Miss B..., « manicure, » prend soin de vous informer qu'elle opère de telle heure à telle heure, « à des prix modérés, » etc., etc. Nous épuiserions toutes les lettres de l'alphabet à donner les initiales des obligeantes personnes qui vous offrent ainsi leurs services. Nous croyons que tel de nous qui se présenterait chez ces misses, sans disposition à fermement soutenir notre vieille réputation de galanterie française, leur laisserait une bien amusante idée de la naïveté européenne !

Les Yankees, — beaucoup plus soucieux qu'il ne leur plaît de l'avouer de l'opinion des Européens, — nous paraissent absolument exempts d'illusions *personnelles* sur leur propre « vertu ». Nous nous autorisons pour l'avancer d'un journal illustré de New-York (peut-être *The Police News ?* — nous avons parcouru et point gardé ce numéro).

La haute ville a longtemps compté parmi ses habitants une sage-femme qui s'était acquis une fâcheuse renommée. La dame en question a brusquement disparu au commencement de 1885. Qu'est-elle devenue ? Nul ne le sait, ou du moins

ne le dit. Toujours est-il que la tradition locale affirme qu'elle a « mal fini, » et loue fort les auteurs présumés ou connus de *cette fin;* — contrairement à ce qui se passe chez nous où nous sommes toujours prêts à faire haro sur la police ! Or, la feuille illustrée tombée par hasard sous nos mains représentait, sous deux aspects différents, la rue de la sage-femme, avant et après..... l'accident. Avant, — on n'aperçoit que des misses aux traits fatigués, à la démarche chancelante, qui se traînent péniblement le long des trottoirs, observées de loin par des gentlemen inquiets ; pas un seul enfant du premier plan à l'horizon ! Après, — les mêmes misses ont retrouvé leurs couleurs et leur vivacité d'allure. Une légion de babies leur saute aux jambes et à celles des gentlemen qui tentent vainement de s'échapper !

Ceci prouve d'abord qu'à New-York la police, soutenue par l'opinion publique, ne faillit pas à sa tâche de protection ; mais, — si le journal satirique a quelque titre à l'épigraphe dont s'ornait autrefois le fronton de nos Comédies, « *Castigat ridendo mores* », les Américains ne nous en voudront pas trop de conclure que, *chez eux aussi,* il existe « des mœurs à corriger. »

Il est juste toutefois d'attester, — et cette différence avec nos villes d'Europe est à l'honneur de New-York, — qu'une jeune fille peut y circuler

librement sans crainte d'être suivie, abordée, importunée par un malotru, et que les hommes n'ont jamais à s'y défendre des provocations éhontées qui rendent le séjour de Londres insupportable. Les *horizontales* de la plus haute marque n'affichent point, comme à Paris, leur élégance tapageuse. Elles vivent dans un milieu spécial. Un étranger seul pourrait se permettre de les accompagner aux endroits publics fréquentés par les femmes du monde. Nous en avons bien soupçonné quelques-unes sur la terrasse du Casino, mais si réservées, si irréprochables de mise et de tenue, si peu occupées d'attirer l'attention, qu'entre elles et leurs voisines l'œil d'un vieux parisien pouvait seul établir quelque nuance.

Le Casino de New-York constitue l'une des étrangetés de cette ville étrange.

Il est de style hispano-arabe, et tout en briques. D'un vestibule spacieux, d'où les escaliers s'élancent vers les étages supérieurs, on pénètre dans une jolie salle de spectacle, pourvue de dégagements faciles, bien aménagée, bien décorée.

A notre passage à New-York, on jouait au Casino une opérette traduite de l'Allemand, Nanon, qui, si nous en croyons les *sifflets,* retrouvait là son succès de Berlin. Trois bordées de sifflets constituent en Amérique la plus haute manifestation de

l'enthousiasme populaire. Les acteurs qui passent pour la première fois l'Atlantique doivent avoir quelque peine à se faire à cette coutume !

Le peuple américain est d'ailleurs un peuple essentiellement siffleur. Il ne parle guère, et, quand il parle, il s'exprime en langage quasi télégraphique, — sans doute par suite de la grande habitude qu'ont les Yankees d'expédier des dépêches ! Ainsi, beaucoup sont arrivés à vous souhaiter le bonjour par un seul mot « *morning* », qui, sans le « *good* », ne signifie rien. Leur langue usuelle est un sous-entendu perpétuel. Mais ils remplacent volontiers la causerie par les sifflets. Qu'ils soient seuls ou en groupe, qu'ils circulent dans les rues ou s'amassent à la porte des théâtres, des salles à manger des hôtels ou des *steamboats,* au fumoir, sur la terrasse des *Pullman,* sur le pont des vapeurs, — de leurs lèvres s'échappe constamment un son aigu, d'autant plus agaçant que ce son ne parvient jamais à former un air. C'est une suite ou plutôt une répétition de notes au milieu desquelles l'oreille la plus exercée ne saurait reconnaître une phrase, une idée musicale quelconque. Les misses, — celles même de la plus haute société, — partagent à l'endroit du sifflet le goût de leurs frères et de leurs papas. Elles prétendent que cet exercice de serrer en rond les lèvres est excellent « pour maintenir la bouche petite » !

Sans que nous ayons cru devoir témoigner, à la façon américaine, notre satisfaction à Nanon et à ses camarades, l'interprétation nous a paru bonne. La mise en scène, à New-York comme à San Francisco, est plus soignée que ne l'est généralement celle de nos théâtres de genre. Les décors et les meubles sont luxueux ; les figurants, nombreux et bien habillés ; les costumes des premiers rôles, riches et d'une irréprochable fraîcheur.

Au dessus de la scène du Casino, aussi élevée que celle de notre Opéra, l'architecte a placé une salle de concert, qui, la représentation finie, reçoit un orchestre de quarante ou cinquante musiciens (fort bon, entre parenthèse). *Au dessus de la salle de concert* pour un tiers, de la salle de théâtre pour les deux autres tiers, règne une vaste terrasse où l'on fait de la musique dans la belle saison ; terrasse gracieusement décorée de plantes, d'arbustes et de fleurs, éclairée à la vénitienne, et surmontée elle-même d'un kiosque chinois !

Vous vous rendez compte de la hauteur de l'ensemble ?

Comme pour les maisons, des échelles en fer sont extérieurement appliquées contre les murs, de façon à permettre de gagner le sol si le feu prenait : soixante mètres de descente au milieu des flammes, les pieds sur des échelons, les mains sur des montants qui deviendraient vite brûlants !

Cette succession d'étages est desservie par un ascenseur dont la cage est un véritable salon. Elle contenait trois personnes quand nous y sommes entrés; quelques secondes après, nous nous y trouvions plus de trente, et nous descendions avec une satisfaisante rapidité, moins vertigineuse pourtant que celle des cages suspendues aux cables des mines.

A Paris, un sergent de ville accourrait immédiatement, armé d'une défense d'embarquer plus de six ou huit personnes à chaque voyage. — A New-York, il en est des ascenseurs comme des omnibus et des tramways : tant qu'on peut y tenir, on y entre.

« Jamais d'accident », nous dit avec orgueil le préposé à la manœuvre. — L'administration du Casino ne saurait trop s'en féliciter. Autrement, quelle bouillie à charger sur les voitures *ad hoc* qui conduisent, *au grand trot* de leurs attelages, les Américains à leur dernière demeure !

L'Opéra est fermé en juillet. Nous ne le décrirons donc pas.

Nous avons toutefois voulu savoir comment s'y donnaient les représentations des grands artistes d'Europe ? Ils chantent chacun dans leur langue ; pour les autres rôles, l'exécution ne change pas.

Nous nous figurons mal une Lucie Italienne,

pleurant sa trahison involontaire aux pieds d'un Edgard Allemand, fort malmené par un Asthon Espagnol, tandis que le chœur Anglais s'apitoye sur le malheur des deux fiancés !

Nous avons également demandé si l'usage des spectateurs était de faire répéter cinq ou six fois les mêmes morceaux, à l'Opéra comme au Casino ? — Il nous a été répondu affirmativement. La fatigue semble inconnue aux Américains. Mais nos chanteurs menacés de telles redites, doivent forcément ménager leurs moyens et rester souvent inférieurs à eux-mêmes. Le public parisien est trop fortement imbu du sentiment artistique pour tomber dans de pareilles erreurs. A peine se permet-il de faire bisser un grand air, et, si l'artiste témoigne par un geste quelque défiance de ses forces, nul ne veut en insistant risquer de gâter son plaisir et d'emporter une moins bonne impression de l'artiste favori.

Bien qu'ils n'aient eu à répéter que des airs d'opérette, Nanon et les seigneurs de son entourage faiblissaient très sensiblement à la fin.

V.

LES MISSES AMÉRICAINES

Les misses tiennent une trop grande place dans la Société américaine pour que nous hésitions à leur consacrer un chapitre spécial.

Disons toutefois que la Colonie de Paris nous avait fait croire à une plus forte proportion de jolies femmes. Cette proportion ne dépasse pas, si même elle l'atteint, celle de France, d'Espagne et d'Italie.

Les Américaines sont généralement de moyenne stature, rarement petites, grandes souvent. Leur teint, plus pâle que celui des jeunes Anglaises, n'est pas envahi par la couperose aux environs de la trentaine.

L'ovale du visage est allongé, la bouche petite ;

malheureusement l'eau glacée altère vite l'émail des dents.

Les yeux n'ont pas de couleur dominante ; ils sont assez fréquemment d'un bleu un peu indécis, tirant sur le jaune ou le vert.

Enfants, les Américaines possèdent de magnifiques cheveux, plutôt châtains que bruns ou blonds, qu'elles ne conservent pas toujours jeunes filles. Nous avons entendu attribuer à leurs ablutions quotidiennes d'eau savonneuse la rapide disparition de cette belle parure naturelle ?

La coiffure est presque uniforme aux Etats-Unis. Si peu expert que nous soyons dans l'art de Mariton et d'Henri de Bysterveldt, nous allons essayer de la décrire :

La raie n'est pas, comme chez la plupart de nos Françaises, perpendiculaire mais parallèle au front. Elle suit le contour de la tête, d'une oreille à l'autre, et divise ainsi la chevelure en deux masses. Celle de derrière est plaquée sur la nuque, où elle se termine de façons diverses, en nœuds, en coque, en chignon, quelquefois en deux grosses nattes basses sur lesquelles retombe une troisième natte plus haute et plus petite. Mais on comprend quelle richesse exige cette dernière disposition ? Aussi n'est-elle guère adoptée que par des petites filles.

La masse de devant s'ébouriffe, au-dessus du front et sur les tempes, en une multitude de

frisons. Chez les Canadiennes, qui presque toutes ont les cheveux noirs, abondants et un peu crépus, cette frisure originale vue de face rappelle vaguement la « *tête de loup* ». En somme, elle sied bien aux Américaines et s'harmonise avec leur visage dont le mérite ne consiste pas dans la correction et la régularité des traits.

La taille aux épaules un peu tombantes, assez plate et large au-dessus des hanches, ne paraît jamais emprisonnée dans un corset. Si les Américaines en portent, elles ne doivent pas le serrer, ce dont on ne saurait trop les louer. La poitrine ne rappelle que par des lignes fort effacées celle de nos nourrices Normandes ou Bourguignonnes.

Les pieds et les mains ne rivalisent pas avec ceux des Andalouses. Les exercices assez violents qui remplissent une bonne moitié de la journée des misses sont d'ailleurs médiocrement faits pour affiner les extrémités.

Cet ensemble, on le voit, ne réalise guère le type de la beauté classique.

Et pourtant, parmi toutes les filles d'Eve, il en est peu qui possèdent autant de puissance de séduction que les Américaines !

Nous avons cherché à nous rendre compte de la nature de cet attrait, universellement subi et proclamé par quiconque les a approchées.

Pour nous, *physiquement,* il réside dans deux

causes : le charme du regard et l'incomparable souplesse des mouvements, ce que les Espagnols appellent le *sal*.

La danse qu'elles appellent le *Boston* semble avoir été créée par elles pour mettre en pleine valeur leur grâce et leurs voluptueuses ondulations. Est-ce pour cela qu'elles ne peuvent entendre les accords d'un instrument sans se mettre à valser ? L'ardeur qu'elles apportent à ce plaisir les fait peut-être quelquefois un peu trop précipiter le mouvement. Toujours est-il que nous n'avons jamais autant regretté qu'en Amérique d'être un si vieil élève de Cellarius !

Moralement, le plus bel éloge qu'on puisse faire des Américaines est celui-ci : les adulations dont elles sont entourées, la protection poussée jusqu'à l'absurde que leur accorde la loi, n'ont pas réussi à les pervertir et à les gâter.

La surveillance des enfants américains n'existe qu'à l'état élémentaire. Garçons et filles vont et viennent, courent et s'ébattent ensemble sans que les parents montrent la moindre préoccupation de leurs jeux communs. Cette absence de sollicitude apparente continue à l'âge de l'adolescence. Au bal, chaque jeune femme chaperonne toute une bande de sœurs, de cousines ou d'amies non mariées. Au Park, au restaurant, au théâtre, les jeunes filles sont constamment accompagnées de jeunes gens

qui viennent les prendre et les ramènent. Elles dînent seules en ville. L'usage américain ne leur interdit qu'une fantaisie : il n'est pas admis qu'une soirée passée à l'Opéra se prolonge au-delà du retour en voiture. Une miss de la bonne société ne soupe pas avec un jeune homme.

La « *very pretty and fast girl* » des États-Unis n'est pas du tout la coquette évaporée qu'on s'image en Europe, mais une jeune personne de manières plutôt un peu hautaines vis-à-vis des étrangers, libre d'allures, d'esprit et de conversation seulement avec les hommes de son intimité et sans que cette liberté franchisse les limites où cesse la convenance ; simplement exempte de tout embarras dans les relations passagères que le hasard lui crée avec d'autres, très armée contre les attaques et sachant parfaitement se défendre.

Le veut-elle toujours ? — Si nous en croyons des propos recueillis là-bas et que nous ne saurions taxer de malveillance, puisqu'ils étaient tenus par des Américains, cette volonté lui fait souvent défaut ; mais la loi et les usages remédient à son absence de la façon la plus odieuse.

« — Donnez-moi deux lignes de l'écriture d'un homme et je le fais pendre, » — disait un politique. — En Amérique, nous ne savons pas si l'on pend pour deux lignes, mais on marie pour moins..... ce qui est quelquefois pire !

Vous vous présentez dans un hôtel avec une miss parfaitement consentante ; vous inscrivez sur le registre « M. et Mme X... » Il n'en faut pas plus pour que le lendemain, au réveil, votre compagne vous réclame le mariage ou une colossale indemnité.

Jugez du parti qu'on tire là-bas contre les célibataires des moindres mots qui leur échappent dans un moment d'expansion !

Le mariage d'une jeune fille américaine n'est pas une chose qui concerne sa famille. Celle-ci, prévenue la première, sera ou non écoutée dans ses observations ; mais, qu'elle approuve ou improuve, nulle dot ne sera constituée. Il n'est pas rare de voir un riche Américain faire à son gendre, au sortir du temple, un *cadeau* de plusieurs millions. Donner ces millions en *dot* à sa fille ? Aucun Yankee ne se permettrait une telle dérogation aux habitudes du pays.

La liberté de tester, absolue en Amérique, n'autorise pas même ce que la piété filiale a délicatement baptisé chez nous du nom « d'espérances. » Une Américaine n'est jamais sûrement riche tant qu'elle n'a pas recueilli la succession de ses auteurs.

En France, dans de semblables conditions, la plus aimable demoiselle trouverait difficilement un mari. L'absence de dot n'oblige pas les filles

des Yankees à coiffer sainte Catherine. Il est vrai qu'elles ne négligent rien pour éviter de finir comme la sainte !

Miss Sarah, la nièce de Sam Tapplebot, — à laquelle nous devons d'ailleurs un bon souvenir puisqu'elle fût, au Vaudeville, la première révélation du talent de Mlle Bartet, — est bien la personnification exacte de la miss Américaine, à la fois tendre et réservée, calculatrice et hardie dans le flirtage, mais revenant avec emportement aux généreux instincts de sa nature, dès qu'une passion sincère l'affranchit du joug de son éducation positive et des écœurantes préoccupations de sa chasse au mari (*Struggle for redding*).

On comprend que beaucoup d'unions qui se contractent aux États-Unis étant provoquées par des surprises, la parfaite harmonie conjugale n'existe pas toujours. Pour les cas de désaccord persistant et d'incompatibilité d'humeur, — moins fréquents qu'on ne les suppose en Europe, — les Américains ont le divorce.

L'indissolubilité du mariage, violemment attaquée, énergiquement défendue, est devenue de nos jours l'objet de méditations trop sérieuses pour que nous taisions, sur si grave question, la manière de voir des Américains. Ils sont gens pratiques et de sens droit, dont nous estimons

les opinions bonnes à connaître, sinon à partager.

L'opinion des Yankees sur le divorce, nous ne saurions mieux la résumer qu'en rapportant un entretien que nous avons eu avec le docteur X... Ce docteur est un médecin fort estimé à New-York, un consultant, croyons-nous, plutôt qu'un praticien, car nous nous demandons quelle clientèle pourrait s'accommoder de ses continuels déplacements ? Il ne reste jamais deux ans sans passer l'Atlantique et c'est à nous, en Europe, qu'il fait les plus fréquentes visites. Seulement, s'il a pris aux Parisiens de leur verve et pas mal de leur langue, il est plus sobre d'emprunts à nos idées. Sous ce rapport, il reste un vrai Yankee : ce qu'il a exporté de sentiments américains au printemps, il le réimporte religieusement à l'automne.

Voici, à peu près, comment nous l'avons entendu s'exprimer.

« Le mariage est une institution nécessaire,
« dont vous êtes parvenus, vous autres Européens,
« à faire la plus immorale des institutions. —
« Vous vous récriez ? — Vous m'accorderez bien
« pourtant que la continuité du lien entre les sexes
« n'est pas une Loi naturelle, mais une Loi im-
« posée à l'homme par sa Raison. Aux autres
« animaux, la nature donne des Petits ; à l'homme
« la Raison crée la Famille.

« Mais cette Loi, — comme toutes celles qui « s'attaquent à la Nature, — n'est pas acceptée « sans protestations ni révoltes de la Chair. Il est « avéré, en médecine, que l'uniformité a tôt fait « d'éteindre l'activité d'un organe ; la vue s'affai- « blit à fixer un même point ; l'odorat, à respirer « les mêmes parfums ; l'ouïe, à percevoir les mê- « mes sons ; le goût... » — « Oh ! le goût ! » inter- « rompis-je « je n'ai pas besoin de votre science, « Docteur, pour affirmer comment il s'altère : « c'est à s'exercer sur ce que vous appelez votre « cuisine. » — « J'avoue, — me répondit M. X., « qu'elle supporterait difficilement la comparaison « avec celle de Brébant ou de Marguery. Mais « Dieu, ce Maître souverain de la nature, ne des- « tinait pas Adam et Eve aux coulis d'écrevisses, « pas plus qu'à la pomme. Ils ont perdu par leur « désobéissance l'éternité de leur union et n'ont « pu faire durer le fruit défendu. Celui du Paradis « mangé jusqu'aux pépins, ils ont évidemment « essayé de retrouver sa saveur délicieuse ; mais « la Bible n'enseigne pas qu'ils aient réussi ?

« La libéralité des dames, — écrivait votre « Montaigne, — est trop profuse au mariage et « émousse la pointe du désir. Dans un laps de « temps plus ou moins long, — plus long pour « nous, parce que, absorbés de bonne heure par « les affaires, nous nous prodiguons moins dans

« la jeunesse,— l'atonie se produit infailliblement,
« et il est à remarquer que cette période est sin-
« gulièrement avancée par une fidélité soutenue.

« Rarement l'atonie est simultanée. Elle est plus
« tardive chez la femme, d'où surgit un premier
« trouble. Mais des enfants sont venus, dans qui
« chacun des époux s'oublie. Au lien qui se dé-
« tache se substitue un lien plus fort, formé par
« des années de vie commune, par cet ensemble
« d'habitudes que les Latins désignaient d'un mot
« sans équivalent chez vous : « *Consuetudo vitæ.* »

« Une camaraderie, que la mort seule pourra
« rompre, succède aux élans d'autrefois. Mais si
« cette camaraderie n'est pas acceptée des deux
« côtés, la maison devient le pire des bagnes ; la
« source sainte d'où sortit la famille est corrompue
« par une série d'immoralités.

« Bien souvent, sur vos boulevards, je me suis
« arrêté devant les marchands d'estampes, attiré
« par une réduction photographique ou gravée de
« l'exquise composition d'un de vos peintres mo-
« dernes. Dans le plus élégant jardin d'hiver, au
« milieu des lianes, sous un dôme de palmiers et
« de verdure exotique, une jeune femme en toilette
« de bal forme de ses bras un collier à son époux.

« C'est adorable de fraîcheur, d'expression, de
« poésie.

« Mettez sous ces palmiers M. et Mme Denis, —

« dans ce milieu fleuri suspendez Beaucis au cou « de Philémon, — vous n'aurez plus qu'une image « ridicule !

« La jeunesse, la réciprocité, la parfaite har- « monie du désir, les transports de la passion « peuvent seuls idéaliser un acte de soi absolu- « ment grossier. Là et pas ailleurs, dans cette « conscience intime de l'immoralité que j'affirme, « est le secret des tristesses étranges de tant de « nouvelles mariées.

« Quand, la tendresse ne s'étant pas insensible- « ment substituée aux transports des premières « années, la vie commune devient un insuppor- « table fardeau, notre divorce à nous, — non pas « le vôtre avec ses restrictions, ses difficultés où « se délectent les gens de chicane, — constitue le « seul remède rationnel et pratique.

« Contre lui, quelles objections sérieuses élevez- « vous ?

« L'intérêt des enfants ?

« Il est incontestable que l'indissolubilité du « mariage protège certains privilégiés, issus « d'unions depuis eux stériles et que les nouvelles « unions, peut-être fécondes, de leurs auteurs « exposeraient à des partages d'affection et de « biens.

« Cette considération aurait son importance dans « des pays aristocratiques, en Angleterre, en

« Russie. Dans des États démocratiques comme
« l'Amérique et la France, elle perd toute valeur.
« Je prends, pour les avoir étudiés de près, vos
« ménages d'ouvriers parisiens ?
« Combien en est-il où le *divorce de fait* est si
« ancien que les conjoints ne sauraient plus même
« se retrouver pour demander le divorce légal ?
« Un soir, le mari est parti avec une concubine ;
« la femme a suivi quelque compagnon de son
« mari, et il n'est pas rare de voir cette double
« union libre acquérir la solidité qui manquait à
« l'autre.
« En droit pourtant celle-ci régit seule la situa-
« tion.
« A... a eu un fils de B..., avant de vivre avec C...
« qui lui a donné une fille, légalement attribuée à
« D..., le mari, parti depuis des années sans esprit
« de retour ? Son acte de naissance à la main, ce
« fils peut épouser cette fille ; le frère, sa sœur
« consanguine ! J'admets que cette monstruosité
« ne se produise jamais. Il n'en est pas moins
« vrai que votre indissolubilité sème sur le pavé
« des grandes villes, et maintenant aussi dans vos
« campagnes, une foule d'enfants dont l'état-civil
« constitue un faux. Une feuille de papier timbré
« leur établit une filiation mensongère et décide
« de leur destinée. Légalement issus d'une union
« légitime et non désavoués, ils ont pour père

« légal le mari de leur mère, chef unique d'une « famille dont neuf fois sur dix il ne soupçonne « pas l'existence. Cette famille, elle est le sang, « l'œuvre, l'amour d'un autre. Qu'importe aux « doctrinaires de l'indissolubilité ? Aux enfants « qu'il a procréés, soignés, élevés, le père clan- « destin ne peut laisser ni son nom, ni sa succes- « sion, tout au plus des aliments. Mais que la « fortune sourie à leur père légal, ces enfants seuls « auront le droit de réclamer son héritage, au « préjudice de la vraie progéniture de celui-ci. « Pour corriger le scandale possible de telles re- « vendications, vous ne possédez pas seulement ce « qui le préviendrait chez nous : notre liberté « illimitée de tester. Le lien social et légal ne rat- « tache ici que des étrangers, sinon des gens qui « s'ignorent absolument. Une loi qui consacre de « telles énormités est une loi inique, une loi con- « damnée à mort par le bon sens !

« Quoi encore ?

« Les relations du monde ? — Vous représentez- « vous bien Mme Z... entrant dans un bal au bras « de son nouveau mari et rencontrant l'homme « dont elle a porté le nom ?

« Des rencontres de ce genre, vous en avez vu « chez nous. — Vous paraissent-elles vraiment « accompagnées de tant d'ennuis ?

« Quel bon rire votre peur procurerait aux spi-

« rituels gentilshommes de la cour des Valois ou « des Bourbons et à leurs gentes et honnestes com- « pagnes, si ces aimables aïeux pouvaient revivre « un moment et ouir la confidence des timidités « de leurs descendants !

« Mais, sans posséder pour embellir vos vices « la grâce et l'esprit des Roués de la Régence, ne « triomphez-vous pas de votre embarras dans des « situations autrement scabreuses ?

« Je prenais, tout-à-l'heure, vos ménages ou- « vriers. — Donnez-moi un de vos salons, celui « que vous voudrez, le moins accessible, le plus « *selected ?* Passons ensemble la revue des femmes « qui le garnissent, au grand plaisir de nos « yeux.

« La haute vertu d'un tiers les place au-dessus « de tout soupçon ; la vertu du second tiers reste « beaucoup plus douteuse ; la vertu du troisième « tiers est notoirement absente. — Le parjure est « élégant, les apparences à peu près sauves. Le « monde n'en demande pas plus, et le monde a « raison. Le jour où il cesserait d'être le milieu « par excellence de la galanterie et des intrigues « délicates, pour devenir le Conservatoire de la « Morale, il vaudrait certainement mieux, mais ne « serait plus le monde !

« Je m'attache exclusivement au tiers que vous « ne pouvez défendre, — et vous reconnaîtrez que

« le divorce ne fournit pas chez nous une propor-
« tion égale ?

« Parmi les hommes qui vont saluer telle dame
« du troisième tiers, il en est un au moins (j'en-
« tends chuchoter sous l'éventail les noms d'une
« demi-douzaine) de qui elle est fort intimement
« connue, sans que l'intimité ait commencé devant
« M. le maire et M. le curé. Nul ici n'en ignore,
« pas même l'époux qui n'est pas un George
« Dandin. Percevez-vous nonobstant la moindre
« gêne entre cette femme, ce mari, et ce ou ces
« hommes? Étrange société que la vôtre, où un
« nom quelque temps partagé semble plus difficile
« à porter que des cornes !

« Que vous reste-t-il à m'opposer ? — La loi
« religieuse ?

« Nous autres protestants, nous avons pour les
« croyances que nous ne partageons pas un res-
« pect inconnu de vos gouvernants. L'Union
« compte plus de quinze millions de catholiques
« (le tiers de sa population) qui usent ou n'usent
« pas du divorce, sans autre juge que leur con-
« science, — comme ils suivent ou transgressent
« les autres préceptes de leur religion.

« Mais notre respect, vous le savez, ne détruit
« pas l'examen ? Or, l'examen établit d'abord que
« la loi civile s'égare lorsqu'elle cesse de sanc-
« tionner les règles de la vie sociale pour devenir

« l'instrument d'un Dogme. Qu'elle affirme, avec « votre grand poète, la nécessité d'une Foi (1), « qu'elle protège les religions, toutes les religions, « voire une religion d'État conforme aux tradi- « tions du pays, c'est bien : elle ne sort pas de sa « mission. Elle l'excède quand à l'enseignement, « à la profession de cette foi, elle ajoute, rigou- « reusement imposée, l'observance de ses règles ; « quand de tutélaire elle devient oppressive. La « vérité à cet égard n'est pas chez M. Ferry, mais « je ne la trouve pas davantage chez M. de Mun.

« Laissez à chacun le soin de maintenir religieu- « sement l'indissolubilité, si sa conviction le lui « prescrit ; ne l'imposez pas civilement à ceux qui « veulent la supprimer d'un commun accord.

« Sans puiser un argument dans les répudiations « des patriarches, puisque nous n'acceptons pas « leur polygamie, mon examen m'apprend encore « qu'avec votre loi religieuse même, il existe bien « des accommodements. Rome a pour les riches des « nullités originales qui constituent à nos ruptures « un étrange équivalent. Si le divorce passe jamais « dans vos mœurs, il rendra à votre religion un

(1) Nous avons cherché de quel passage s'inspirait ici le Dr X..., grand admirateur de Victor Hugo. Nous croyons l'avoir découvert au VIIIe chapitre du Livre VII des *Misérables :* Foi, Loi. « Une foi : c'est là, pour l'homme, le nécessaire, malheur à qui ne croit à rien ! »

« signalé service : celui de la délivrer du scandale « de tel décret pontifical annulant pour défaut de « consentement de l'une des deux parties une « union princière d'où étaient nés plusieurs en- « fants ! Il affranchira votre Église de l'accusation, « aujourd'hui autorisée, d'accorder aux puissants « et aux riches ce qu'elle refuse aux faibles et aux « pauvres.

« D'où je conclus que votre institution matri- « moniale, — violentant parfois la nature, corrup- « trice des mœurs par ses provocations à l'adul- « tère, installant sur vos registres le faux en « permanence, imprimant une tare à des êtres « innocents, — est, comme je l'avançais, profon- « dément immorale.

« *Quod erat demonstrandum,* » ajoutait en terminant le Dr X...

Ces paroles nous ont paru intéressantes à recueillir. Mais nous n'acceptons personnellement dans ce plaidoyer pour le mariage américain qu'une constatation indéniable : le divorce aux États-Unis est en somme assez peu fréquent.

Le fond du caractère américain, sérieux dans le plaisir même, dispose les misses à passer plus facilement qu'on ne saurait le croire de leur vie

de jeunes filles, très mouvementée et toute en dehors, à la vie calme et presque retirée des épouses. Les jeunes femmes ne prennent qu'une part restreinte aux distractions qui remplissent la journée des *girls*. Mères, elles ne sortent plus, — pas même pour accompagner leurs filles dans le monde.

Comme, ainsi que nous l'avons dit, la surveillance des petits Yankees n'occupe guère leurs parents, qu'en devenant des compagnes dévouées, généralement fidèles, d'excellentes femmes « de foyer, » les Américaines ne deviennent pas du tout des *ménagères,* nous nous demandons à quoi, une fois mariées, elles peuvent employer leur temps ?

Bien que certaines misses poussent leurs études à un degré inconnu en Europe, l'instruction de la plupart est très superficielle. Elles sont un peu musiciennes, un peu peintres, bonnes écuyères, habiles à conduire un boggy, à manier la raquette du *lawn tennis* ou le maillet du *crickett,* nageuses émérites et adorables valseuses. C'est plus que suffisant de dix-huit à vingt-deux ans, la durée ordinaire de la période qui sépare leur entrée dans le monde de leur mariage. Mais à quoi diable ces talents d'agrément, — sauf les deux premiers qu'elles négligent aussitôt mariées, — peuvent-ils bien leur servir entre les quatre murs où elles se confinent vingt heures au moins sur vingt-quatre ?

L'Américaine de toutes les classes a l'horreur de la laine, du fil et des aiguilles.

Qu'un accident prive momentanément de sa *maid* une dame de la société, elle vous exhibera, tout le temps de l'empêchement, un accroc que la plus en l'air de nos cocodettes réparerait en cinq minutes !

Le dimanche, à travers la poussière du Far-West, les misses vous apparaissent dans leurs robes blanches, aux larges ceintures roses ou bleues, descendant sur des souliers jaunes à peine essuyés, coiffées d'immenses chapeaux de paille qu'ombragent d'étonnants panaches.

Mais sur leurs vêtements de tous les jours, les trous livrent aux taches une bataille acharnée. Les hommes suppriment le linge de corps qu'il leur faudrait eux-mêmes blanchir et raccommoder. Celui de la maison, si tant est qu'il en existe, est représenté par quelques loques sans nom (1). Pour

(1) A San Francisco, les Chinois seuls manœuvrent le savon et le fer à repasser. Les boutiques où les fils du Ciel, affublés d'espèces de camisoles blanches sur lesquelles retombent leurs longues queues, remplissent l'office de nos blanchisseuses de fin, ont un aspect original.

Dans les habitations aisées de l'intérieur des terres, où le linge de maison est représenté par des pièces ayant une forme, draps, torchons, serviettes ou mouchoirs, on possède des machines qui prennent le linge au sortir du baquet, le tordent, le pressent et le rendent à peu près sec et propre au service.

bien vivre on a tout sous la main, le blé, le bétail, la volaille, des légumes, de la crême exquise. Mais si le maître du logis n'est pas assez riche pour se payer le service d'une émigrante, d'un nègre ou d'un Chinois, personne ne se nourrit ; tout ce que produit le domaine est expédié à la ville. Cuire du vrai pain, se donner l'ennui d'apprêter de la viande ou d'autres aliments? Jamais Américaine n'y a pensé! Quand la faim presse trop la famille, le mari ou l'un des fils délaie dans de l'eau une poignée de farine et chauffe cette bouillie sur une plaque, jette dans une marmite quelques pommes de terre ou un épis de maïs, éventre parfois une boîte de fer blanc pour en extraire un morceau de lard rance de Chicago. S'il a le temps de traire une vache, on boira un peu de lait ; autrement, de l'eau. De leur hamac ou de leur *rocking chair,* les femmes assistent impassibles aux préparatifs de ces repas sommaires, cause principale de la dyspepsie dont souffrent les deux tiers de la population.

L'oisiveté semble d'ailleurs conserver médiocrement les Américaines. A trente ans, elles paraissent plus âgées que leurs maris. A quarante, beaucoup sont déjà de vieilles femmes.

Nous parlons ici de l'intérieur des Farmers. L'indolence et l'abandon que nous constatons ne se rencontrent pas dans les villes.

Là, les maisons et les hôtels sont admirablement

tenus et ce sont des femmes qui les entretiennent dans cet état de propreté hollandaise.

Dès la première heure, vous les voyez occupées à gratter les dalles du perron, à laver le vestibule, les vitres, les boiseries, à faire reluire les cuivres, à brosser, à épousseter, à balayer. Les soins domestiques ne leur ont pas fait oublier celui de leur personne. Elles sont déjà peignées ; la tête avec son auréole de frisons émerge d'un col blanc cravaté d'un ruban frais. Accroupies, agenouillées, se dressant les bras en l'air pour atteindre plus haut, dans les poses les plus variées et les plus ingrates, vous admirez l'élégance, la flexibilité de leurs membres, cette grâce, cette souplesse des mouvements inhérentes à l'Américaine.

La sollicitude de la maîtresse de maison se borne à s'assurer que ces devoirs sont remplis par les servantes et à passer chez les fournisseurs.

Pour cette visite matinale (1), les dames sont en grande toilette. A aucune heure de la journée la simplicité de mise n'est chose connue d'une Américaine.

(1) Il n'est pas d'usage, à New-York, de laisser aux domestiques le soin des achats. Chaque ménage a ses fournisseurs attitrés, chez lesquels la maîtresse de maison passe tous les matins. Elle commande ce qui est nécessaire aux besoins de la journée, le fait apporter et règle les dépenses par un chèque.

Pour nous, Parisiens, c'est un curieux spectacle que celui de ces femmes rencontrées partout, — en omnibus, en cars, en *ferry-boats,* dans les wagons de l'*Elevated,* — des plumes sur la tête, des diamants aux oreilles à huit heures du matin, vêtues de soie, de faille, de satin garni de jais, de perles, de riches passementeries, portant très bien sur une robe de cinquante louis une sacoche de cuir passée en sautoir, gantées jusqu'au coude, mais généralement mal chaussées de bottines trop larges, souvent grises ou jaunes dans la belle saison.

Les misses du *High life*, les dames de *Fifth-Avenue*, qui presque toutes ont fait en Europe un séjour plus ou moins prolongé, évitent ces discordances dans leur costume. Qu'elles continuent à se faire habiller à Paris ou s'adressent aux couturières de la Cité Impériale, leurs toilettes sont aussi harmonieuses que bien portées.

Nous admettons volontiers la seconde hypothèse : nous nous sommes amusé à regarder aux vitrines des modistes de New-York quantité de jolies choses, des confections d'un goût parfait, des chapeaux aussi gracieux que le permettent les exigences de la mode et l'extravagance actuelle des formes.

Malheureusement ce ne sont pas ces articles qui obtiennent la faveur de la majorité. Tout luxueux que soient les ajustements, il est rare qu'ils ne

présentent pas des disparates. Leurs couleurs trop voyantes et souvent criardes, les nuances claires fort aimées des Américaines et surtout des Canadiennes, alors même qu'elles ne sont nullement appropriées à la saison, nuisent à l'effet cherché.

Telles qu'elles se mettent, nous tenons les Américaines pour des femmes fort attrayantes. Mais l'attrait ne diminuerait pas, le charme ne perdrait rien, — en même temps que la bourse des pères et des maris gagnerait sensiblement, — si elles consentaient à se montrer un peu moins *éblouissantes*.

Au prix où le luxe se paie en Amérique, cette toilette des femmes qui commence à huit heures du matin et continue sous les feux du gaz et de l'électricité, constitue en fin d'année une dépense que supporteraient difficilement la plupart de nos ménages. Une demoiselle de magasin ne doit pas s'habiller à moins de 200 ou 300 dollars, et nous sommes convaincu que les commerçantes un peu notables de New-York n'en sont pas quittes à moins de 1,000 et 1,500 (6 à 8,000 francs !)

Mais l'argent se gagne si aisément là-bas que personne ne paraît s'inquiéter d'une telle inscription au budget.

« — Chez les sauvages » — a dit Duclos — « la « femme est une bête de somme, dans l'Orient un « meuble, chez les Européens un enfant gâté. »

Les misses Américaines sont la vraie « parure » de ce Nouveau Monde un peu sombre sous l'éclat de son soleil.

Cette parure, les Yankees l'entretiennent de leur travail, ils l'entourent de soins peut-être exagérés. Leur société essentiellement utilitaire se rapproche par là de celle que nous achevons de détruire. Nous ne nous sentons pas « assez moderne, » nous regrettons la disparition de trop de nos cultes pour critiquer les Américains de maintenir intact celui de la femme, peu à peu délaissé par nous.

VI.

NEW-YORK

Les monuments de New-York — Le New-York Central and Hudson River Railroad. — Les Pullman-cars.

Nous avons dit que les monuments contribuaient peu à l'intérêt de l'*Impérial City*.

Nous nous bornerons donc à indiquer dans une nomenclature rapide, les édifices, établissements et curiosités qui peuvent arrêter plus longtemps le voyageur dont l'intention n'est pas de s'écarter du littoral de l'Est et de traverser le continent américain.

Citons d'abord, parmi les cinq ou six cents églises, celle de la *Trinité*, de style gothique,

dont la flèche mesure 270 pieds anglais (plus de 80 mètres) ;

La cathédrale catholique de la 50e rue, également de style gothique : elle est construite en marbre blanc et a coûté plus de deux millions de dollars, fournis, comme les autres frais du culte, par les cotisations des fidèles ;

L'église des Jésuites, où les assises de granit gris alternent fort heureusement avec des assises de granit rouge, un des édifices religieux les plus spacieux de New-York, bâti dans un style trop flamboyant pour notre goût européen, sur une crypte de grandeur pareille à celle du vaisseau supérieur.

Nous signalons comme édifices publics et privés les plus dignes de remarque :

City-Hall, dont la construction et l'ameublement furent, paraît-il, si dispendieux, qu'ils suffirent à enrichir ses entrepreneurs ;

Dans le même quartier, au coin de *Broadway* et de *City-hall-Park,* la Poste, avec son système de boîtes louées à l'année, trop bien exposé par M. Lambert de Sainte-Croix pour que nous ayons besoin de le décrire à notre tour. — L'hôtel des Postes de New-York est une massive bâtisse en granit qui a coûté six millions de dollars (plus de trente millions de francs) ;

La Douane, vaste édifice de marbre blanc ;

Le Palais du *New-York Herald,* aussi en marbre blanc ;

L'*Exchange* (Bourse) ;

Le Grand-Hôpital, sur Broadway ;

Les *Tombes,* immense prison bien conçue, bien aménagée, mais horriblement lourde d'aspect, — défaut qui, d'ailleurs, n'est pas capital pour un monument du genre ;

En remontant vers la haute ville, à l'angle de *Fifth-Avenue* et de la 21e rue, le magnifique Cercle de l'*Union-Club ;*

Tout en haut de *Broadway* et de *Fifth-Avenue,* la promenade de *Central-Park*, le bois de Boulogne de New-York, avec ses pelouses délicieusement vertes en juin, sa végétation forte et rapide, ses pièces d'eau, ses rochers souvent chargés d'adresses de maisons américaines, taillés parfois de façon à simuler des ours ou des pumas ;

De l'autre côté de l'*East-River,* BROOKLYN, qui n'est plus *un faubourg,* mais une *seconde ville* de 500,000 âmes, bien bâtie, bien percée de belles rues plantées, toutes semées d'élégantes villas. BROOKLYN a quantité d'églises, de grands édifices, et le champ de sépulture de *Greenwood*, ombragé d'arbres gigantesques, point de la côte d'où l'on découvre peut-être le plus beau panorama de la

baie. Visiter aussi dans Long-Island (1) le chantier de la marine fédérale, pourvu de vastes magasins et de belles cales de construction, et *Jamaïca*, une des résidences d'été des riches habitants de New-York.

Au touriste qu'attire particulièrement l'étude des questions humanitaires, il restera enfin à voir les établissements charitables et pénitenciers que la municipalité de New-York entretient dans *Blackwell-Island*. Ils comprennent un hôpital, un hospice, des maisons de correction et un asile d'aliénés pour les deux sexes.

Comme curiosité, l'une des plus originales après le Casino est assurément le bar d'*Hoffmann-House*. Ici encore nous ne pouvons mieux faire que de renvoyer le lecteur à la description de M. Lambert de Sainte-Croix. Nous ajouterons seulement à son énumération une splendide tapisserie des Gobelins, aux armes impériales, provenant du château Borelly, de Marseille, et deux objets qui, sans doute, ont été placés depuis son passage dans le vestibule du bar.

(1) Long-Island a 85 milles de long sur 8 à 16 de large. Elle est traversée de l'est à l'ouest par un chemin de fer ; elle est fertile et bien cultivée.

Ce sont de fort jolis spécimens, — l'un de la machine des *ferry-boats,* — l'autre, d'un *steamboat* dominant majestueusement des flots de carton-pâte.

Une rainure, juste de la dimension d'une pièce de 5 cents présentée verticalement, est pratiquée dans le double socle qui supporte ces charmants joujoux ; la chute de la pièce détermine le jeu d'un ressort qui, pendant deux minutes, imprime le mouvement au balancier, fait tanguer et rouler le *steamboat* de façon à vous procurer l'illusion de ce balancement, négativement voluptueux, que les marins appellent « le coup de casserole ! » Un gentleman point initié, qui nous regardait manœuvrer avec nos cinq cents, s'approche après nous de l'appareil et glisse dans la fente 1 cent de dimension égale, non sans un sourire narquois qui proteste contre notre prodigalité ; puis il attend l'effet de la leçon qu'il nous donne. Mais admirez avec quelle ingéniosité les Américains conjurent les fraudes qui compromettraient la recette ! — Il faut, pour détendre le ressort, la combinaison d'une dimension et d'un poids déterminés. Le métal de la pièce de 5 cents n'étant pas le même que celui du cent, une des deux conditions manquait : le balancier n'agite pas ses bras, le *steamboat* ne bouge pas, et mon économe voisin reste ébahi devant cette immobilité navrante... et la perte de son cent !!

Les gares américaines sont pourvues comme les nôtres de guichets de distribution de billets ; mais l'usage, -- surtout pour les longs parcours, — n'est pas d'y prendre son ticket.

Aucun tarif ne s'imposant aux Compagnies, les prix des transports subissent des variations que les distributeurs auraient grand'peine à suivre et qui forceraient à changer continuellement le tableau. Principalement dans la région de l'Est, desservie par d'innombrables sociétés rivales, la concurrence produit des écarts stupéfiants pour les Européens. Ainsi, au commencement de juillet 1885, le trajet de New-York à Chicago (1027 miles, soit 1653 kilomètres) coûtait 20 dollars (104 francs), *Pullman-car* compris. A une semaine de là, il était tombé à 8 dollars, pour se relever en août à 14 dollars.

Dans un voyage de la longueur du nôtre, la hausse et la baisse alternent de façon à rétablir à peu près l'équilibre, et la dépense de la traversée en *Pullman* du continent américain peut être exactement calculée à un dollar par heure. Sur le rapide de Marseille, elle est de 106 francs pour 15 heures et demie et 860 kilomètres, ce qui donne une moyenne de 7 francs à l'heure auxquels il convient d'ajouter la fraction correspondante du prix du *Sleeping-car*. Le transport des voyageurs sur les lignes américaines coûte donc moins cher

que sur nos lignes françaises et le confortable des *Sleeping* n'approche pas à beaucoup près de celui des *Pullman*.

Les billets de chemins de fer se prennent un peu partout, dans les hôtels, les bars, les débits de tabac. Vous n'avez pas d'ailleurs besoin de les chercher. A peine descendu à votre *House,* vous voyez accourir les représentants d'une multitude d'agences, qui s'informent de vos projets et cherchent à vous attirer sur leurs lignes respectives en vous exhibant des cartes où la vérité géographique reçoit d'épouvantables accrocs. Le tracé de la Compagnie recommandée est invariablement représenté par de magnifiques lignes droites, ... auxquelles la réalité substitue des courbes non moins magnifiques. Quand l'accord est établi, votre vendeur vous remet une pancarte pointillée comme nos feuilles de timbres-poste et pliée dans une enveloppe. L'en-tête réserve une place où vous mettez votre signature à côté de celle du vendeur et rappelle, sans mention du prix payé, les conditions du contrat, les obligations réciproques des parties. Au dessous, séparés par le pointillage, autant de tickets que votre parcours comporte de tronçons. Chacun de ces tickets est successivement détaché par les employés des lignes auxquelles votre contractant a recours pour vous transporter à destination. Si vous traitez en même temps pour

le *Pullman,* la pancarte est accompagnée d'un carton payé à part, portant un numéro d'ordre qui correspond à la Section où vous trouverez votre place et votre lit.

En Amérique moins qu'ailleurs il ne faut égarer son billet. Nulle réclamation n'est admise. Tout ticket non présenté à réquisition doit être immédiatement remplacé. Comme vous achetez le second directement à la Compagnie, vous ne profitez pas de l'atténuation qu'obtiennent les agences (celles-ci sacrifient souvent à l'envie de vous décider partie de leurs remises, d'ailleurs larges comme toutes les commissions américaines), et vous payez intégralement le prix marqué.

Il est bon également de ne point oublier de remonter sa montre. Les gares manquent absolument d'horloges apparentes, et, comme les trains qui traversent l'Amérique se règlent sur trois heures différentes qui en comportent quatre d'écart, — l'heure de New-York, l'heure de Chicago, l'heure de San Francisco, — l'absence des horloges officielles ne laisse pas d'être gênante.

A moins de traîner avec vous une véritable cargaison, vous êtes affranchi de l'ennui des « suppléments de bagages. » On ne colle point sur vos caisses de ces étiquettes qui restent et au milieu desquelles bientôt les employés ne se reconnaissent plus. A la poignée de votre malle, de votre étui à

chapeau, à la courroie de votre paquet de couvertures, on passe de fortes lanières de cuir où pendent des plaques de cuivre portant, avec le timbre de la Compagnie, des numéros découpés dans le métal. Les numéros correspondent à ceux d'autres plaques percées d'un trou qui vous sont remises. Une heure avant d'arriver, le préposé aux transports de la ville où vous vous rendez montera dans votre wagon ; vous lui donnerez vos plaques contre d'autres jetons portant la marque de l'hôtel nommé par vous et vous n'aurez en débarquant à vous occuper que de votre personne et de vos colis de main. Les autres vous suivront à l'hôtel s'ils ne vous y devancent pas.

Jamais d'attente dans les salles imposée aux voyageurs ; de barrières, à peine. Vous cherchez librement votre train qui n'est pas toujours facile à trouver, la même gare servant constamment à trois ou quatre Compagnies rivales. Leurs querelles ne doivent pas nuire à la commodité du public, qui est — en cas de continuation immédiate du voyage — de ne pas aller chercher le raccord à l'autre bout de la ville, et l'installation commune constitue d'ailleurs une notable économie. La lutte ne commence qu'à la sortie des gares, avec la course au clocher des locomotives.

Quand vous êtes parvenu à découvrir le train qui doit vous emmener, vous présentez votre

carton au conducteur du *Pullman,* un mulâtre à casquette galonnée, de tenue et de manières parfaites. Il l'examine et répète votre numéro à l'homme de couleur *(coloured man)*, le garçon de wagon, qui s'empare aussitôt de votre sac, de votre canne, de votre parapluie, de votre couverture, et vous conduit à votre « Section », fenêtre avec quatre places qui pendant la nuit se transforment en chambre à coucher. Vous en prenez possession ; puis vous redescendez sur le quai jusqu'au moment ou retentit le traditionnel « *All a board!* »

Des huit ou dix lignes qui conduisent les voyageurs de New-York à Chicago, les plus fréquentées sont le PENNSYLVANIA RAILROAD et le NEW-YORK CENTRAL AND HUDSON RIVER RAILROAD. Les agents de cette dernière Compagnie nous faisant des conditions plus avantageuses, c'est à elle que nous confions le soin de nous transporter.

Comme confirmation de ce que nous avons avancé, « qu'aux États-Unis le vrai d'hier n'est plus le vrai du jour, » nous donnons ici les durées très diverses du trajet :

Jusqu'en 1880, il est resté de 36 heures. Dès 1881, M. d'Haussonville le faisait en 27. Deux ans plus tard, M. de Mandat-Grancey l'effectuait en 26. Au mois de juillet 1885, il ne nous prenait à nous que

23 heures. Aujourd'hui on a, paraît-il, gagné encore deux heures ? le trajet n'est plus que de 21 !

Le parcours étant de plus de 1,650 kilomètres, 23 heures représentaient déjà une moyenne de 18 grandes lieues à l'heure. Celle du rapide de Marseille n'est que de 14 lieues.

Ces vitesses ne sont d'ailleurs atteintes que dans l'Est, où les voies sont de construction relativement ancienne et bien assises. La vitesse des trains de l'Ouest ne dépasse pas, ainsi qu'on le verra plus loin, celle de nos express.

Le train que nous prenons est ce qu'on appelle en Amérique un *Limited-Express* (1). Ces trains se composent, outre la locomotive et le tender, d'un fourgon à bagages qui sert en même temps au transport des dépêches, d'un *Dining-car,* d'un fumoir et de deux *Pullman-cars* ou wagons-dortoirs pouvant recevoir 54 voyageurs.

Les voitures ne sont pas, comme en Europe, attachées avec des chaînes, mais reliées par un système de pinces qui les agrafent et les dégrafent automatiquement. Les caisses sont supportées, à leur double extrémité, par les pivots de deux plates-formes montées sur six roues en fonte con-

(1) Les *Limited-Express* ne peuvent recevoir qu'un nombre de voyageurs déterminé, « limited, » — d'où leur nom.

juguées, système qui permet à ces longues maisons roulantes de franchir sans verser les plus fortes courbes. Grâce à la grande douceur des ressorts, on ne souffre pas trop des cahotements que produit la rapidité de l'allure : ils sont presque insensibles au centre du wagon, à moins qu'un accident n'oblige à serrer vivement les freins. Si une de ces brusques secousses vous surprend debout, vous pouvez très bien prendre comme point d'appui momentané la tête ou l'épaule d'un voisin, toujours sans demander pardon.

Les *Pullman* sont des voitures d'un confortable vraiment merveilleux, qui rend supportable la fatigue d'un voyage de toute une semaine, tel que celui de New-York à San Francisco.

Sur les lignes à grande section, la longueur de la caisse mesurée à l'œil est d'environ 20 mètres ; sa largeur, de 3 ; sa hauteur au centre, de 3 et 1/2.

Le plafond est un cintre formé intérieurement de la réunion de deux parois obliques en marqueterie (celles qui renferment les 12 lits d'en-haut, — 6 de chaque côté) et d'une courbe de liaison plus élevée, supportée par une double partie droite munie de vasistas qui permettent d'aérer le wagon pendant la nuit, et aussi le jour quand la poussière force à tenir fermées les glaces des fenêtres.

L'armature du toit est si solide qu'on a vu parfois

des *Pullman* complètement retournés sans que cette armature se soit brisée.

Aux deux extrémités du wagon, quatre mètres de longueur sont affectés, d'un côté au cabinet des dames *(Ladies-toilett)* et à un compartiment spécial de trois lits, de l'autre, au fumoir et au cabinet des hommes. Cabinets, compartiment et fumoir n'occupent pas toute la largeur. Un couloir est pratiqué sur le flanc du car et se raccorde par un coude au passage qui divise en deux parties égales le compartiment central. Ce compartiment central ou dortoir s'étend sur les douze mètres restant et comprend douze sections qui, la nuit, fournissent vingt-quatre lits.

Les sections contiennent deux banquettes d'un mètre. Celle que vous avez prise vous appartient en entier. Vous avez un *vis-à-vis,* jamais de *voisin.*

Si vous avez loué le lit d'en bas, vous occupez la banquette du fond. Le lit d'en haut ne donne droit qu'à la place de devant.

Il est d'usage d'offrir aux misses le lit d'en bas. Il est également de leur usage, à elles, de l'accepter sans vous remercier.

Les banquettes sont bien rembourrées, mais à dossier un peu bas et trop droit, ce qui est une nécessité de la construction, puisque le dossier est continué le soir par la cloison mobile qui ferme la

section. On obtient dans le jour la position horizontale en faisant glisser le siège sur ses coulisses et en plaçant un oreiller *(pilow)* derrière son dos.

Les fenêtres sont garnies de doubles glaces, d'un mantelet et d'un store en sparterie. On peut y ajouter extérieurement de petites planchettes destinées à préserver le voyageur des poussières de la machine et de la voie.

Des ferrures sont aussi disposées contre la paroi intérieure, de façon à permettre au garçon de dresser, entre les banquettes, une table assez large qu'un seul pied soutient du côté du passage.

Des tuyaux de cuivre courent tout le long du wagon et sont remplis d'air chaud par un calorifère qui occupe un coin du cabinet des hommes. Dans la *Prairie,* il est peu de nuits, même en juillet, où le besoin du feu ne se fasse pas sentir.

Rien de plus luxueux que la menuiserie des *Pullman,* avec ses incrustations de bois divers. La matière est magnifique, et le travail constitue un chef-d'œuvre d'ébénisterie.

On nous a raconté que M. Pullman avait débuté comme simple ouvrier charpentier. Il possède aujourd'hui, à quelque distance de Chicago, une ville à lui où douze mille ouvriers sont constamment occupés à fabriquer les pièces et le mobilier de ses *cars*. Les redevances qu'il paie aux Compagnies américaines lui laissent, bon an mal an,

un bénéfice net d'un million de dollars (plus de cinq millions de francs !)

Sur les chemins de fer américains à grande section, l'écartement des rails est plus considérable que chez nous, ce qui explique la possibilité de la largeur des *Pullman*. Le rail n'est pas supporté par des coussinets ; il repose directement sur les traverses, où il est maintenu par des clous d'une forme spéciale qui l'empêchent de sauter.

Les *Limited-Express* n'ont jamais besoin de s'arrêter pour renouveler leur provision d'eau. Le tender est muni à sa partie inférieure d'un tube qui descend à volonté, de façon à plonger dans un canal en maçonnerie pratiqué contre les rails à de certains endroits de la voie. La course est un peu ralentie. Une pompe aspire l'eau du canal et remplit le réservoir.

Les locomotives américaines brûlant tantôt du bois, tantôt du charbon, — suivant les parages qu'elles traversent, — leurs cheminées ne sont pas faites comme les nôtres. Elles s'évasent en entonnoir ou en cône retourné.

L'avant-train porte une sorte de taille-mer assez semblable à une pyramide renversée « le *cow-catcher* », dont la destination est de rejeter sur les côtés tout ce qui pourrait encombrer la voie,

hommes, voitures ou animaux. Dans la traverse des villes, le chauffeur met d'ailleurs constamment en branle, au moyen d'une corde, une énorme cloche établie sur le cylindre de la machine. Les riverains savent parfaitement que « quand ils entendent la cloche, ils doivent se méfier du train ». Aussi n'écrase-t-on guère que des gens qui n'ont pas suivi les conseils des Sociétés de tempérance ! Dans l'est où les lignes sont aussi rapprochées que nos chemins de fer des environs de Paris, toutes ces cloches, sonnant ensemble et sans interruption, semblent vous convier à une messe perpétuelle.

L'auvent, percé de deux lunettes vitrées, qui est censé protéger nos mécaniciens contre le vent et la poussière, la neige ou la pluie, est remplacé par une loge en forme de guérite, pourvue de deux coffres revêtus de cuir, servant à la fois d'armoires et de sièges au mécanicien et au chauffeur, garnie de fenêtres à coulisses qui permettent d'avoir l'œil aux signaux et de pencher le corps en dehors autant que l'exigent les besoins du service.

Le personnel des gares nous paraît réduit à sa plus simple expression. Nous n'apercevons pas sur les quais cette armée de contrôleurs, d'hommes d'équipe, de graisseurs qui remplit les nôtres. Au moment d'un départ le mécanicien et le chauffeur

sont à leur poste, attendant le signal. Les deux conducteurs mulâtres des *Pullman* se tiennent sur le marche-pied des wagons ; les *coloured men* vont incessamment de la porte où ils vous reçoivent aux sections où ils vous installent. L'agent qui s'est chargé du transport de vos colis depuis l'hôtel aide les hommes de la Compagnie à attacher les étiquettes de cuivre. Le préposé aux bagages note à mesure leurs numéros sur une feuille qu'il remettra au conducteur du fourgon, et tout ce monde opère dans un silence complet.

Il est prudent de ne pas trop s'écarter de son train pour contempler les manœuvres. Pas d'invitation de monter en voiture ; pas de ces bruits de portières et de verrous qui vous indiquent que l'heure est venue. Le départ est une surprise. Le « *All a board* » retentit en même temps que le train s'ébranle et que la cloche de la machine se met à sonner. Ceux qui ne sont pas montés se précipitent sur les escaliers, s'accrochent aux rampes. On se pousse, sans jamais froisser (moralement) ceux qu'on bouscule, et l'on finit généralement par se hisser. Il en est de même à tous les arrêts. C'est affaire à chacun de ne pas rester sur le quai. Heureusement que le train ne file pas trop vite en partant : sur les premiers cent mètres, un bon coureur peut le rattraper.

Nous jetons un regard autour de nous. Toutes les sections sont occupées par des gens qui paraissent s'être habillés pour une promenade au *Park* plutôt que pour un déplacement de vingt-trois heures. Quelques dames ont bien remplacé la soie et le satin par le foulard ou de légères étoffes de laine. Les hommes sont en jaquettes noires ou bleu foncé ; trois ou quatre à peine (nous faisons partie de ceux-ci) portent des costumes de fantaisie. Aux patères, nous ne voyons accrochés que des chapeaux gris, hauts de forme.

Pour renfermer le linge, les objets de toilette, les coiffures de voyage, les pantoufles, les effets de nuit, les Yankees ont de très petits sacs, de dimension et de modèle presque uniformes, qu'ils placent à côté d'eux sur la banquette. Ces sacs, qui se paient à New-York douze à quinze dollars, sont si bien conçus, si ingénieusement disposés qu'ils suffisent à entretenir une semaine durant leur possesseur dans un état de fraîcheur relative. Nous n'avons pas découvert s'ils étaient importés ou de fabrication américaine. Nous croirions volontiers à un article de Vienne ?

Des enfants courent déjà d'un bout à l'autre du wagon. La précoce indépendance des babies, toujours nombreux dans les trains américains, compense bien par un peu de gêne l'animation de leur présence. Mais comme tous ces petits bonshommes

tombent et se relèvent sans pleurs ni cris, leurs évolutions ne sont pas trop incommodes et l'on s'habitue vite au voisinage.

Si courte qu'ait été notre première inspection du wagon, quand nous reportons nos yeux au dehors nous avons déjà dépassé les faubourgs. Au-delà des dépendances du chemin de fer, de ses dépôts, des grands ateliers où se construit son matériel, les collines se dessinent, la campagne apparaît. Notre train remonte la rive gauche de l'Hudson. Sur la rive droite, nous apercevons un moment les « *Palissades* », une muraille de rochers rougeâtres de cent trente yards de haut (1), que la hache n'a pas encore dépouillée de sa frondaison vigoureuse. Sur notre rive à nous, le terrain se relève en pelouses jusqu'à d'élégantes villas ou de simples cottages, qui émergent de corbeilles fleuries et de massifs d'arbres verts.

Nous roulons encore quelques miles. Le fleuve s'élargit. La rive opposée est maintenant distante de nous d'au moins six kilomètres. Elle forme une plaine basse, terminée à l'horizon par de nombreux chaînons parallèles qui ont une direction commune vers le Nord, sans doute des ramifications lointaines de la grande terrasse des Apalaches

(1) Le yard mesure 0 m. 914 m.m.

ou Alleghanys. Un autre *Railroad*, le NEW-YORK WESTERN AND BUFFALO, remonte cette rive. Nous apercevons distinctement les fumées de ses trains en marche.

Le lac formé en cet endroit par l'élargissement du fleuve et que les cartes de la navigation désignent sous la dénomination de *Tappan-See*, doit se prolonger sur une longueur de douze à quinze miles : nous le cotoyons plus de dix minutes. Au-delà, l'Hudson se resserre brusquement ; sa double rive s'escarpe ; nous courons aux flancs d'une montagne rocailleuse. Les pentes abruptes, coupées de ravins, où notre voie a été taillée, sont couvertes d'une végétation pauvre, rabougrie, que M. d'Haussonville a justement comparée à celle de l'Esterel. Le site ici nous rappelle bien les premiers plans du paysage méditerranéen ; de même que les flots bourbeux, troublés du fleuve, nous remettent sous les yeux les eaux jaunes de la Gironde, devant Saint-Bonnet ou Saint-Thomas de Cosnac.

Mais nous nous écartons un peu des bords de l'Hudson qui, à l'endroit où nous sommes parvenus, décrit un double coude. C'est là qu'est située l'École militaire des Cadets, *West-Point,* sur un promontoire d'où le regard domine et embrasse dans ses deux sens le cours du fleuve. Au retour, le *steamboat* que nous prendrons à Albany

nous fera passer au pied du Saint-Cyr des États-Unis.

Il est une heure. Le Yankee qui a conçu l'intention généreuse de nous empêcher, au prix d'un dollar par réfection, d'arriver absolument morts de faim à Chicago, vient nous avertir que les portes du restaurant sont ouvertes. Nous nous levons et nous pénétrons à sa suite dans le *Dining-car*.

Les dimensions de ce wagon sont les mêmes que celles des *Pullman*. La cuisine, où opèrent exclusivement trois artistes nègres, occupe l'espace réservée dans les *cars* de voyageurs au cabinet des ladies. Les sections sont remplacées par une double rangée de tables de quatre couverts. Contre les parois, de petites étagères où s'emboîtent les flacons d'huile, de vinaigre, le *Worcester-sauce* et tous les autres condiments connus en Angleterre.

Les tables ne sont pas assez nombreuses pour que tous les voyageurs du train puissent y diner ensemble. Mais, comme les Américains absorbent très vite leur nourriture, les retardataires n'ont pas à subir une trop longue attente.

Nous sommes, nous, dans les premiers assis et nous faisons notre première application du *Plan Américain*.

L'Amérique possède assez d'inventions merveilleuses pour que nous n'épargnions pas à

celle-ci notre indignation la plus vive, notre rancune la plus amère.

Jusqu'à Héléna, nous ne rencontrerons plus que des maîtres d'hôtel mulâtres, des garçons nègres comme les cuisiniers. Donc un *coloured man* dépose devant nous une assiette qu'il ne changera pas sans notre invitation répétée, un couvert et un couteau à lame d'argent très facile à laver, mais beaucoup moins propre à dépecer les semelles de bottes qu'il va nous apporter. Puis il nous tend un menu formé d'une feuille de carton pliée en deux, dont la couverture est enrichie de fort jolies illustrations. Les graveurs de là-bas excellent dans la composition et l'exécution de ces petits dessins, qui représentent tantôt des groupes de fleurs et d'oiseaux, tantôt des trains en marche ou les sites les plus curieux de la ligne parcourue.

A l'intérieur du menu, grâce à la multiplication des lignes pour le pain dans ses différentes formes, naturel (*Bread*), grillé (*Tost*) ou biscuits anglais (*Crackers*), pour le beurre, pour les sardines, les cornichons, les sauces anglaises, la langue (*Tongue*), le thé, le café, vous avez de prime abord l'illusion d'un repas possible. En détaillant mieux, vous ne tardez pas à reconnaître que la partie solide se compose uniquement de ceci :

Des œufs à la coque (*Boiled eggs*) ou des œufs au jambon (*Ham and eggs*) ;

Un beefsteak ou une côtelette de mouton *(Mutton Shop)* ;

Du poulet (*Chiken*) ;

Des pommes de terre frites ou au four ;

Et des *Cakes* (sortes de crèpes de maïs).

Cette composition qui ne varie jamais, qui se reproduit, — avec la régularité des heures, — au breakfast, au dîner, au souper, toujours semblable à elle-même, de l'Atlantique au Pacifique, constitue un pis-aller monotone, mais en somme très acceptable. Toutefois, gardez que votre lecture de la carte ne vous inspire un contentement contre lequel ne tarderait pas à protester votre estomac !

Votre commande reçue, le garçon disparaît. Au bout de dix minutes, vous le voyez sortir du laboratoire, portant à bras tendu, sur les doigts écartés de sa seule main droite, le plateau qui vous est destiné. Il l'appuie sur le bord de votre table, et avec une rapidité vertigineuse entoure votre assiette d'une quantité de petites soucoupes qui contiennent ce que vous avez demandé..... et souvent autre chose, tout cela préparé d'avance, déjà froid, et susceptible de se refroidir encore si vous ne vous hâtez pas de fusionner, — selon la coutume américaine, — ces éléments si divers, le poisson avec les œufs et le poulet avec la côtelette !

Nous qui avons depuis longtemps pour principe qu'en province et à l'étranger la meilleure manière

de vivre est encore de se dégager de toute réminiscence des us de Paris, nous observons nos voisins avec la ferme résolution de les copier.

Cette imitation fidèle nous fait commencer notre dîner par une soucoupe de framboises (*Raspberries)* que nous saupoudrons de sucre et arrosons de lait. Les framboises sont exquises : c'est un des rares fruits auxquels nous reconnaissons une supériorité marquée sur les nôtres.

Les œufs qui leur succèdent sont très frais. Malheureusement l'habitude des nègres est de les accommoder au saindoux. Le beurre est pourtant abondant et, malgré sa mauvaise fabrication, très suffisant pour les divers usages de la cuisine. Mais obtenez d'un nègre ou d'un Chinois de renoncer à une pratique qui s'est logée dans sa cervelle !

Les œufs à la coque, qu'on vous apporte tout cassés dans un verre, constitueraient une ressource si l'on pouvait y tremper des mouillettes. Mais comment les tailler dans une espèce de galette gluante, molle, affadie par le bi-carbonate de potasse qui remplace le levain ? — Ne l'essayez pas. Vous ne mangerez, aux États-Unis, de vrai pain qu'à New-York et à San Francisco, où il est pétri et cuit à la française, par des boulangers français.

Nos *ham and eggs* expédiés, nous éprouvons un moment d'hésitation. Nous avons devant nous :

Des épis de maïs bouillis (la seule chose qui ait conservé un peu de chaleur !) ;

Une soucoupe de tranches de concombres non assaisonnés, mais surmontés d'un bloc de glace qui, en fondant, ajoute son eau à celle du légume ;

Une soucoupe de tranches de tomates également à la glace ;

Un poisson nageant sur de la friture froide ;

Un petit morceau de viande noire, de six à huit millimètres d'épaisseur, rattaché à un os, servi entre une tranche de citron et une feuille de salade, — la côtelette de mouton ;

Un autre morceau de viande, noire aussi, de la même épaisseur qui nous paraît réglementaire, mais plus long, plus large et sans os, servi entre une feuille de salade et une tranche de citron, — c'est le beefsteak ;

Un petit tas de viande moins noire, où percent des os, garni d'une tranche de citron et d'une feuille de salade, — le poulet ;

Des pommes de terre que la friture a raidies comme des bâtons ;

D'autres que le four a séchées au point de les rendre inséparables de leur peau (ce sont les seules mangeables).

Nous essayons de confectionner une salade de concombres et tomates mêlés. Mais le vinaigre est de l'acide acétique ; l'huile, sans doute de l'huile

de pied de bœuf, la même dont on graisse les rifles. Malgré l'eau qui s'ajoute à notre sauce, il faut renoncer au concombre. Nous commençons à comprendre les Anglais qui coupent leur salade et la mangent simplement au sel.

Nous déchirons avec notre lame d'argent chacun des morceaux qu'on nous a servis. Il est absolument impossible de distinguer à quels animaux ils ont appartenu, et de découvrir leur procédé de cuisson. Dès cette première expérience, nous nous expliquons très bien l'olla podrida américaine. Au bout d'un mois ou deux de pareils exercices, on doit arriver à une oblitération du goût qui *mathématiquement* s'établirait ainsi :

Ham and eggs : Mutton chops :: Fish : Cakes.

« Les œufs au jambon sont à la côtelette de mouton comme le poisson est aux crèpes de maïs arrosées de mélasse ! »

Nous recommandons cette proportion à nos républicains, comme la formule la plus exacte de l'égalité américaine.

Voyageurs du *Limited Express,* ne vous hâtez pas de vous plaindre ! Ne dépensez pas prématurément vos malédictions ! Votre dîner est certainement détestable ; il ne contient pas un plat qui ressemble à de la cuisine ; mais en piquant à droite et à gauche, du bout de la fourchette, vous trouvez

encore le moyen d'apaiser votre faim. Si vous poussez plus loin dans l'Ouest, vous resterez parfois des quarante-huit heures sans pouvoir avaler autre chose que du lait!

Les Américains ne boivent guère en mangeant. Aussi n'ont-ils jamais de carafe à côté d'eux. On leur apporte un verre d'eau ou de lait glacé, une tasse de café, qui suffisent au repas le plus copieux. Ici nous déclarons n'avoir pu nous conformer à la manière locale. Chaque fois que nous nous mettons à table, nous engloutissons plusieurs verres d'eau, autant de lait, deux ou trois tasses de café, à l'ébahissement point dissimulé de notre garçon nègre, dont nos demandes réitérées de renouvellement renversent les habitudes de service.

Nous avons bien essayé aussi de l'*Ice-tea;* mais notre première expérience nous a ôté l'envie d'en tenter une seconde. L'eau est généralement bonne, le lait délicieux, le café passable, mais nous ne saurions en dire autant de l'infusion de thé vert à la glace, dont on nous paraît d'ailleurs user fort peu.

Nous ne réussissons pas mieux à nous faire aux épis de maïs bouillis. Les Yankees les prennent par les deux bouts et mordent à même, au milieu. Le mouvement n'est pas précisément joli à voir et son accomplissement ne nous procure qu'une satis-

faction négative. Même reculade devant la pâte indigeste des *cakes,* par lesquels tout bon voyageur américain termine son repas.

Une ligne de la carte nous a rendu curieux : « *Crackers and cheese.* » Du fromage avec des Alberts ? — Notre surprise se dissipe à la vue du petit pavé que le *coloured man* place devant nous. Il s'émiette très bien avec les Alberts, sans leur communiquer de goût qui rappelle celui d'un fromage quelconque. Nous défions un aveugle à qui on servirait ce mélange de définir ce qu'on lui fait manger.

Le fait de boire du vin en public ne nous paraît plus jugé aussi sévèrement que l'ont prétendu certains voyageurs. La vérité est que les Américains n'en boivent pas et que si vous vous trouvez sur le territoire d'un Etat régi par la loi de tempérance, vous ne parviendrez pas à vous faire servir une bouteille de vin ni de bière, le plus petit verre de chartreuse. Mais qu'entre vos framboises et votre fromage, vous ayez franchi la zone de prohibition, votre *coloured man* s'empressera de vous apporter tout ce qu'il vous refusait deux minutes auparavant.

Légèrement sustenté, nous sortons du *Dining-Car* et nous restons, pour fumer une cigarette, sur la plate-forme de notre wagon. Une recom-

mandation essentielle aux Européens qui n'ont pas l'habitude des trains américains : quand on passe d'un *car* dans un autre, ne pas lâcher la rampe du wagon que l'on quitte avant de bien tenir de la main libre la rampe du wagon où l'on entre. La vitesse de la marche imprime parfois des secousses terribles. Sans cette précaution, vous risqueriez fort d'être précipité sur la voie.

Les misses américaines, qui ont un goût prononcé pour les exercices masculins, exécutent ces transbordements avec aisance et vigueur. Aussi refusent-elles souvent l'appui que vous leur offrez.

Pendant notre essai de repas, nous nous sommes rapprochés de l'Hudson. A notre gauche, dans l'écartement des roches où notre voie est souvent taillée, nous retrouvons le fleuve avec ses petites îles verdoyantes, ses replis, l'animation des bateaux sans nombre qui se dirigent vers ses ports de New-York et d'Albany. Bientôt les toits de cette dernière ville, résidence du Gourvernement de l'Etat de New-York, surgissent à l'horizon.

Nous traversons sur un pont l'Hudson qui, à cet endroit, est près du terme de sa partie navigable. Notre train stoppe un moment. J'en profite pour me dégourdir les jambes et jeter sur la ville un coup d'œil qui me montre des maisons d'architecture médiocre, alignées le long de rues assez larges, sur un terrain fort inégal. Mais les conduc-

tors crient à tue-tête : « All a board ! ». On se précipite sur les petits escaliers qui conduisent aux plates-formes et le train s'ébranle lentement au son de la cloche agitée par le chauffeur.

Ici nous quittons la ligne de l'Hudson-River pour prendre celle du New-York-Central. Il y a trente ans, les recettes de cette Compagnie, aujourd'hui fusionnée avec la première, dépassaient déjà 40,000 dollars par jour. Que peuvent-elles bien être actuellement ?

Notre route décrit un angle droit avec celle que nous avons suivie depuis New-York. Le pays change d'aspect.

Nous sommes sortis de ce magnifique canal de l'Hudson, taillé en pleine roche par la nature, pour entrer dans une campagne qui garde quelque temps un caractère légèrement montueux, puis se déroule à perte de vue en une succession de plaines séparées par des canaux naturels assez vaseux. Leurs bords sont en partie cachés par des taillis peu larges que dominent des saules ou de rares chênes. Des friches couvertes d'une herbe pauvre alternent avec des terres dont la culture paraît assez négligée. Les fermes, très distantes, sont construites sur un modèle uniforme. Leur dimension varie, mais toutes sont des maisons de bois, — murs et toits, — à un seul étage, peintes en blanc comme les ferry-boats. Presque personne

dans les champs. La population sur ce point de notre parcours nous paraît fort peu dense.

Le peu d'intérêt du paysage ramène nos yeux sur l'intérieur de notre wagon.

Dans notre couloir circule tout le temps un gentleman porteur d'une corbeille qu'il remplit alternativement de guides, de romans anglais, de photographies, — parfois de journaux quand on vient de traverser une ville où il a pu saisir au passage et sans arrêt le paquet lancé par un officieux, — de poires, d'oranges, de bananes, etc., — de bonbons, de gâteaux, — aussi, mais plus rarement, d'éventails et de bimbeloterie. Et ne croyez pas que cet industriel fasse de mauvaises affaires, bien que sa clientèle soit réduite à une soixantaine de voyageurs. Les misses n'ont pas quitté depuis une heure la table du restaurant, qu'elles commencent à sucer des fruits, à mordre dans des pâtisseries, à grignoter des bonbons. Les hommes se mettent de la partie, au moins pour les fruits, et se lèvent à chaque instant pour aller à la fontaine d'eau glacée placée à l'un des angles du cabinet. Je m'explique maintenant la soif modérée que j'ai remarquée au repas : les Yankees boivent de l'eau toute la journée. En chemin de fer, ils se servent, pour s'abreuver ainsi, du verre banal, de *celui de la toilette,* où, le matin, le mulâtre et le nègre se lavent les dents. A peine le rincent-ils.

Cette négligence, cette absence de soin se concilie mal avec la recherche des Américains sous d'autres rapports et leur goût du confortable.

De même verrez-vous certains Yankees se baisser et improviser un *tooth-pick* (cure-dents) avec un brin du paillasson où vous essuyez vos pieds.

J'admire avec quelle facilité M. et Mme de la B..., mes deux aimables compagnons de voyage jusqu'à San Francisco, s'américanisent vis-à-vis des fruits, sinon de l'eau glacée. Pendant les quelques jours où nous faisons route ensemble, ils consomment bien autant de pommes, de poires, de pêches et d'oranges qu'ils prononcent de fois les noms de Robert et de Carmen, — des bambins trop charmants, d'ailleurs, pour que je m'étonne du tendre souvenir emporté si loin par leurs parents !

Cependant nous avons longé Utica, Rome ; nous traversons Syracuse. La locomotive ralentit à peine son allure. Les rails sont placés sur la chaussée, tout comme ceux du tramway de la Muette ou du Boulevard Malesherbes. La cloche sonne à toute volée : à ce bruit familier les enfants, les chiens, les animaux domestiques se rangent et nous regardent passer, qui debout sur ses jambes ou ses pattes, qui assis sur son derrière. Le spectacle de la population est d'ailleurs le seul qui depuis plusieurs heures parle à notre curiosité.

Nous rencontrons bien par endroits des restes de bois non défrichés, débris des anciennes forêts où notre imagination nous transportait il y a quelque trente ans à côté de *Deerslayer*. Mais quelle déception nous causent ces vestiges ! Quel doute naît, à leur vue, du charme de la vie aventureuse de *Natty Bempo !*

Le dôme des jeunes arbres est partout dominé par les rameaux blancs de géants morts par la tête. A côté de ces troncs dépouillés, mais encore debout, d'autres pourrissent étendus à terre. Le sol est humide, marécageux. Des flaques d'eau noire et croupissante apparaissent à chaque instant sous des pousses que la liane étouffe, et le soleil à son déclin ne parvient pas à revêtir le paysage de cette poétique grandeur que lui prêtaient nos lectures.

Nous n'insisterons pas sur le souper, triste mais exacte reproduction du dîner. Mieux vaut employer notre encre à l'installation du dortoir, qui commence vers dix heures pour se terminer à onze.

Pour cette opération, le *coloured man* a quitté sa livrée bleue et endossé une veste blanche, pareille à celle de nos cuisiniers. Il ferme d'abord les glaces (1) sur lesquelles il descend les stores.

(1) Les glaces des wagons américains ne se remontent pas comme les nôtres. Elles sont logées au-dessus des fenêtres et descendent en glissant sur des lames qui forment ressorts.

Puis il rapproche les deux banquettes, et des coffres qui forment les sièges, retire les oreillers et deux tringles de bois qu'il place dans des entailles, de façon à donner au lit assez de résistance pour ne pas s'effondrer sous le poids d'un occupant trop lourd. L'espace vide entre les coffres, le plancher et le dessous des banquettes réunies sur les tringles, reçoit les colis que vous gardez près de vous. Les dossiers rembourrés se détachent et viennent prendre sur les coffres la place des banquettes, complétant ainsi une sorte de sommier en quatre parties.

Sur ce sommier, le nègre pose son pied et atteint une poignée nickelée adaptée à la paroi oblique qui forme le toit de votre section. La poignée, en tournant, fait rentrer le declic d'un verrou : la paroi bascule, soutenue par des chaînes. et s'arrête horizontalement à la hauteur des fenêtres. Le cadre qui la forme contient, outre son matelas, celui que le nègre étale sur le lit d'en bas, les couvertures, une paire de rideaux, qu'on suspend par des crochets à une grosse tringle nickelée aussi longue que le wagon et les deux cloisons qui se montent sur le bois des dossiers et qui, jusqu'au matin, isoleront votre section de la section voisine. L'assemblage des pièces, toutes taillées à la mécanique, est si parfait, elles s'adaptent et s'emboîtent si exactement, que, pour chaque section, la ma-

nœuvre prend à peine deux minutes. Les draps et les taies d'oreillers sont tirés d'une double armoire pratiquée aux deux extrémités du *car*, dans le coude que le couloir décrit en contournant le cabinet des ladies et le salon des gentlemen.

Le linge, étendu sur l'unique matelas par les mains noires du garçon de wagon, est éblouissant de blancheur. Il se change, d'ailleurs, tous les soirs, que l'occupant du lit descende ou continue le voyage.

Au temps hélas ! trop éloigné de ma jeunesse, les vieux paysans que j'interrogeais sur mon chemin me répondaient souvent par *pipes* : « — Maurepas, ... l'Etang Rompu ? — Vous en êtes à trois, ... à cinq pipes ! »

Ceux qui comptaient ainsi, les anciens de la campagne de France, de Waterloo, de la conquête d'Alger, dorment depuis longtemps dans le cimetière de leur commune. Le brûle-gueule a disparu des lèvres des ruraux, comme les lithographies arrachées au colporteur, le Napoléon chez la Vieille, la Défense de la barrière de Clichy, le Rocher de Sainte-Hélène, ont émigré des chaumières dans les cabinets d'amateurs. Les « modernes » fument la cigarette ou le cigare d'un sou, suspendent aux murs de leurs maisons des images de curés battant les murs, de moines cajolant des filles, et savent

combien de bornes kilométriques se rencontrent avant d'arriver au marché où ils vendent très mal leur blé. Mais l'Amérique pourrait parfaitement reprendre, avec une légère variante, cette supputation originale du temps. San Francisco, par exemple, serait à sept draps de New-York? — Et remarquez que les lits se dressant régulièrement de 10 à 11 heures, on obtiendrait avec les draps l'exactitude mathématique qui manquait aux pipes. — Tel fumeur faisant durer trois quarts d'heure celle qu'un autre achève en vingt minutes, j'ai maintes fois éprouvé des surprises qu'aurait trouvées cruelles un moins intrépide marcheur !

Si vous avez loué la section, le lit d'en haut se monte après avoir livré les objets qu'il contient. Vous reposez sur un double matelas et vous avez plus d'air. Autrement, le lit d'en haut se prépare comme le vôtre et reste baissé, n'eût-il pas d'habitant. Il arrive constamment, que vers minuit ou une heure, au sortir d'une station, vous êtes réveillé par le frôlement contre votre joue d'une bottine qui prend son point d'appui pour l'escalade du lit d'en haut. On pose, en effet, son pied sur le bras d'une des deux banquettes, on saisit des deux mains la barre à laquelle sont accrochés les rideaux, et on se hisse à la force des poignets en

exécutant ce qu'en gymnastique on appelle un *rétablissement*.

Aux dames d'un certain âge, le nègre apporte un marche-pied qu'il place en travers du couloir. Il serre par le bas les rideaux qu'il écarte par le haut et ménage ainsi une ouverture où les Américaines se glissent avec une grande prestesse. Comme elles sortent du cabinet des ladies en déshabillé de nuit, à peine étendues sur leur matelas, vous ne les entendez plus remuer.

Pour les hommes, l'opération du coucher est plus compliquée.

Certains voyageurs gardent une partie de leurs vêtements. D'autres les quittent complètement et les empilent dans une sorte de vide-poche formé par une partie mobile de la cloison. Ce dernier système nous paraît le seul pratique, si l'on fait sans arrêt la traversée du continent.

Or, que vous soyez limité dans vos mouvements par le lit d'en haut ou le plafond du wagon, vous devez vous défaire de tout ce qui vous gène, enfermé dans une sorte de boîte de 1 mètre de haut. Mais s'il est interdit de se redresser brusquement, sous peine de se cogner la tête, on n'est pas aussi gêné dans le sens de la longueur. Nos cinq pieds six pouces ne nous ont jamais empêché de nous étendre, même dans les lits des *Pullman* à petite section.

Le baron de Hübner raconte que « l'atmosphère étouffante et nauséabonde de l'infernal dortoir des *Pullman* le décidait à bivouaquer sur les marche-pieds de la plate-forme. » La beauté de la nuit nous conseillerait bien de suivre cet exemple, mais celle du pays que nous entrevoyons à la lueur des constellations ne nous engage pas à braver longtemps la fraîcheur croissante. Je rentre donc et me glisse dans mon lit. Depuis que M. de Hübner roulait sur le PENSYLVANIA CENTRAL RAILROAD, les *Pullman* ont dû recevoir bien des perfectionnements, ou peut-être le mois de juin 1871 s'est-il signalé, aux États-Unis, par une température excessive ? La seconde hypothèse est très vraisemblable dans ce climat, — l'un des plus inconstants, des plus capricieux du monde, — où un changement de 12 à 15° centigrades dans la même journée constitue un cas fort ordinaire. Toujours est-il que nous avons, nous, admirablement dormi dans les trains américains, sans être trop incommodé ni par la chaleur, ni par la lourdeur de l'air. On ne trouve pas dans les *Pullman* les aises d'une chambre d'hôtel, même mal aménagée ; mais on n'y respire pas plus difficilement, l'air y est certainement moins vicié que dans nos compartiments de huit places, ou même dans nos wagons-lits.

Vers 7 heures et demie, le garçon du wagon

vient secouer mes rideaux et m'avertir que le *breakfast* nous attend. Le lit supérieur de ma section est déjà abandonné, sans que j'aie vu ni entendu descendre son occupant. Je me rhabille de façon à gagner convenablement le lavabo où les voyageurs font queue. Quand je suis en état de renoncer à la protection de mon rideau, beaucoup de cloisons sont déjà défaites, les matelas rangés ; la moitié des sections est réinstallée pour le jour.

L'usage américain a fixé à un demi-dollar ou 50 cents par nuit le pourboire du garçon de wagon. Si le lit d'en-haut n'est pas pris, peut-être en doublant la somme obtiendrez-vous qu'il soit relevé ? mais le *conductor* mulâtre se montre si sévère pour cette infraction que le *coloured man* ne se la permet guère. Dans la main du *conductor* vous ne pouvez jamais glisser moins d'un double dollar. Au restaurant, vous donnez au garçon qui vous sert un quart de dollar (25 cents) si vous désirez être traité avec des soins spéciaux.

Quand, après le *breakfast,* nous rentrons dans notre *Pullman-car,* le nègre a terminé la toilette du wagon et nous approchons rapidement de Chicago. Le contrôleur traverse le couloir et cueille silencieusement à droite et à gauche les petits cartons qu'il a plantés la veille sur nos chapeaux. Ces cartons lui rappellent qu'il a déjà pris et poinçonné tel ticket et évitent aux voyageurs l'ennui de continuels

dérangements. Il est bientôt suivi par un gentleman à casquette, portant un grand trousseau de jetons. En même temps que nous désignons à celui-ci le *Palmers House,* nous lui remettons les chèques de nos bagages. Il les remplace par un nombre égal des siens portant le nom de l'Hôtel, enfile les jetons que nous venons de lui donner, et passe à une autre section. Si vous n'avez pas l'intention de prendre une voiture, vous demandez et vous recevez avec les nouveaux chèques un billet d'omnibus. Ces omnibus ne servent qu'au transport des voyageurs et partent aussitôt l'arrivée des trains. Les colis ont une sortie spéciale et sont charriés par des voitures spéciales.

Mais nous apercevons à notre droite une immense nappe d'eau d'un gris jaune, à peine ridée par de petites vagues qui viennent mourir sur une rive plate, sablonneuse, dénuée de toute végétation. C'est LE MICHIGAN. De l'horizon que nous laissons derrière nous descendent les voies ferrées de cinq ou six *Railroads,* qui viennent serrer la nôtre, et finissent par s'y juxtaposer, couvrant avec elle un espace de plus de cent mètres de largeur.

Les sifflets et les cloches de toutes ces locomotives qui entrent et sortent ensemble, marchent de front, se dépassent, se rejoignent, chacune remorquant son train, produisent un vacarme

assourdissant. On ne s'entend plus dans notre wagon. Pas plus de barrières qu'à Syracuse. Les citadins qui vont au lac ou ceux qui en reviennent circulent sur les rails avec une entière liberté, — dont par grand bonheur aucun n'use sous nos yeux — de se faire broyer. Quelques tours de roues nous amènent sous une immense toiture vitrée, supportée par de gigantesques arcs de fonte. Nous sommes en gare de Chicago.

Ici, nous nous séparons. — MM. C..... et de L..... vont remplir une mission au Mexique, et descendent sur Saint-Louis par le *Chicago and Alton.* — MM. Ch..... et Von W..... regagnent par le *Burlington Route* leurs mines du Colorado. — M., Mme de la B..... et moi, nous remontons au nord par le *Chicago Milwaukee and Saint-Paul.*

L' « Au revoir » que nous échangeons en nous serrant la main n'est pas exempt de toute émotion. Depuis Paris nous avons fait route ensemble, et, bien que les dangers des longs voyages soient aujourd'hui fort diminués, sait-on, lorsqu'on se quitte à dix-huit cents lieues de son pays, si et quand on se retrouvera ?

VII.

Chicago. — Le Chicago Milwaukee and Saint-Paul Railroad. — Les Déboisements. — Le Mississipi. — Saint-Paul.

Chicago « la Cité des Prairies », s'élève à l'embouchure de la rivière du même nom, qui — large et profonde — lui forme un excellent port.

L'essor de cette ville fut inouï, même pour l'Amérique où les villes se dressent comme les décors d'un Opéra.

Il y a un demi-siècle, Chicago n'était qu'une agglomération d'une douzaine de huttes bâties sur un marais. En 1850, sa population ne dépassait pas encore 60,000 habitants et déjà son commerce tendait à centraliser celui des deux océans ; il chargeait annuellement 4,000 navires ! Outre le débouché naturel du Lac *Michigan,* un canal de

plus de cent miles (160 kil.) se construisait et reliait le port de Chicago à Pern sur l'Illinois, au point où finit la partie navigable de cette rivière.

Vingt ans plus tard, en 1870, la ville contenait 300,000 âmes. Le 8 octobre 1871, un incendie qu'on ne pût même essayer d'arrêter la dévorait pendant cinq jours et détruisait 25,000 maisons. En moins de deux ans toutes ses maisons étaient reconstruites; d'autres s'élevaient à côté. Le fer, la brique, la pierre, le marbre remplaçaient le bois, élément à peu près unique de la construction primitive. Aujourd'hui, Chicago est la tête de ligne de dix-sept *Railroads*. Sa population touche au million et son importance commerciale égale presque celle de New-York. Nous ne savons pas le chiffre des entrées et des sorties de son port; mais son marché est incontestablement le premier des États-Unis pour le commerce des blés et des farines (1), en même temps que le plus vaste « dépôt » du bétail sur pied et abattu, des viandes salées et voiturées dans la glace, des laines, des peaux, des cuirs, des bois sciés. Ses manufactures emploient plus de cent mille ouvriers et ses établissements métallurgiques, — notamment ceux de MM. Frasers et Chalmers, — rivalisent avec ceux de Philadelphie

(1) Les « *Elevators* » ou greniers mécaniques de Chicago ont été souvent copiés, mais ils défient toute comparaison.

et des deux ou trois centres les plus renommés de l'Amérique.

La circulation incessante des bateaux portant les blés du Wisconsin, du Minesota, de tous les États de l'Ouest qui auraient à charger sur rails et à franchir la Nevada pour atteindre San Francisco, rendrait fort gênante l'existence de ponts sur le canal. Aussi le traverse-t-on par deux tunnels accessibles aux voitures, percés sous l'eau comme celui de la Tamise. Ces tunnels, éclairés à la lumière électrique, ont coûté ensemble un million de dollars.

Les rues sont bien tracées, longues et larges, sillonnées de tramways à chevaux et de *câbles-cars*. Mais comme la plus curieuse application de ces derniers véhicules est incontestablement celle de San Francisco, nous remettons la description de leur mécanisme à notre chapitre sur la capitale de la Californie.

State-Street est le *Broadway* de Chicago, comme *Michigan-Avenue* correspond à la *Fifth-Avenue* de la Cité Impériale.

Michigan-Avenue est une voie justement célèbre aux États-Unis, bordée d'un côté par le lac, de l'autre par de superbes maisons. Leur architecture est italienne ou mauresque, anglaise ou espagnole, surtout gothique, toujours fastueuse.

Toutes sont entourées ou précédées de charmants petits jardins. La voie elle-même est plantée d'arbres superbes. Après un assez long parcours, elle quitte les bords du lac et devient une rue comme les autres, avec bâtisses des deux côtés. On peut la remonter plus d'une heure sans en voir le bout. Les maisons deviennent plus petites et moins opulentes ; elles affectent plus souvent la forme du cottage anglais ; le bois est parfois la seule matière qui soit entrée dans leur construction ; mais le cachet d'aisance est universel. Quand notre promenade nous conduit à *Michigan-Avenue*, toutes les façades sont pavoisées pour la fête de l'Indépendance. Les banques, les établissements industriels sont fermés et pourtant nous n'apercevons que quelques hommes d'aspect fatigué, triste, souvent maladif. Des ladies en toilettes mirobolantes reposent à l'abri des vérandas, balancées dans des *rocking chairs* ou assises sur des coussins jetés sur les marches des perrons, couverts eux-mêmes de tapis épais qui descendent jusqu'au trottoir. Ces dames agitent nonchalamment un éventail ; leur livre est généralement tombé à côté d'elles ; quelques-unes reçoivent des visites et la conversation paraît singulièrement languir. Peut-être le Diable, qui doit aimer la richesse et le confort, a-t-il choisi ce coin pour lieu de sépulture ? Dans tous les cas les habitants des

deux sexes m'ont furieusement l'air de le porter en terre ! A côté des charmantes retraites du Michigan, les villas qui dorment sur notre lac d'Enghien sembleraient de vraies maisons de fous. Sauf les babies qui jouent dans les petits jardins, les occupants nous paraissent imprégnés de l'ennui le plus complet que permette la fortune un jour de désœuvrement.

Chicago possède deux cercles de premier ordre : le *Chicago-Club,* sur *State-Street,* et le *Calumet-Club* qui occupe un des plus splendides édifices de *Michigan-Avenue;* — deux théâtres principaux : le *Chicago-Opera* et le *Haverley-Théâtre;* — nombre d'hôtels luxueux, immenses, toujours pleins, parmi lesquels il convient de citer *Sherman-House,* le *Grand Pacific Hotel* et *Palmers-House.*

Le *Palmers,* où nous sommes descendu, couvre de ses constructions un block entier, au coin de *State-Street,* en face de *Chicago-Club* dont il n'est séparé que par la rue. Il est avec le *Palace Hotel* de San Francisco le prototype de ces vastes caravansérails qui jouent un si grand rôle dans la vie des Américains ; car dans l'Ouest des États-Unis, et surtout à Chicago, les hôtels ne sont pas seulement des auberges plus ou moins confortables *pour voyageurs,* beaucoup abritent des *résidents* qui ne les quitteront qu'après fortune faite, si

même ils songent jamais à prendre un autre domicile.

Ces résidents sont généralement des célibataires, aussi de jeunes ménages qui veulent éviter la dépense d'un premier établissement et l'ennui de tenir maison dans un pays où la vie est exorbitante sous deux formes, le loyer et le service. L'homme peut ainsi consacrer à sa poursuite du gain l'intégralité de ses capitaux. Il trouve le couvert mis dès 7 heures du matin, avant de partir pour ses affaires. La table qu'il quitte est aussitôt occupée par ses enfants, qui se rendent aux écoles. Un quart d'heure avant la fermeture des portes, Madame arrive au *breakfast,* dans un merveilleux costume, coiffée d'un chapeau de deux mètres de tour et garni de plumes. Telle d'ailleurs vous la voyez à 9 heures, telle vous la rencontrerez jusqu'au soir. La toilette d'une Américaine est un édifice trop compliqué pour se refaire trois ou quatre fois par jour, comme chez nos Parisiennes. Quand il n'y a pas à l'Opéra de ces représentations de gala où les misses se décolletent d'une façon que certains de nos salons trouveraient trop audacieuse, à l'heure du repos, l'Américaine remonte dans sa chambre vêtue comme douze heures avant, elle en est descendue.

Le foyer domestique tient si peu de place dans l'existence militante, fiévreuse, perpétuellement

surexcitée du Yankee, que quiconque le supprime là-bas n'a pas trop à regretter les douceurs tant appréciées par nous de notre « INTÉRIEUR », du « HOME » également cher à nos voisins d'Outre-Manche. La *Vie d'auberge,* telle qu'on la mène aux États-Unis, est commode aux Américains, relativement économique, parfaitement appropriée à leurs mœurs qui comportent au-delà même de la jeunesse de fréquents changements d'état, des déplacements sans fin d'une ville à une autre. Mais le régime de la « *Pension* » doit être pernicieux pour la femme dont il complète l'isolement. Privée des distractions, des soins, voire des ennuis du ménage, la *Rue,* ses achats dans les magasins, ses visites à ses amies, la continuelle exhibition de sa personne dans tous les autres milieux qui lui sont accessibles, aux courses, au *Park,* au théâtre, au concert, deviennent sa seule ressource. L'oisiveté à laquelle elle est condamnée la dispose admirablement à ruiner son mari par un luxe effréné de parure.

Au restaurant du *Palmers,* nous occupions une table voisine de celle de deux jeunes ménages pensionnaires. Les hommes, fort élégants et distingués, arrivaient tard au dîner de 1 heure qu'ils expédiaient avec la précipitation de gens dont les moments de récréation sont comptés. Les dames,

installées avant eux, leur tenaient prêtes des tranches de melon refroidies à la glace et les entouraient tout le temps du repas d'attentions aussi délicates que silencieuses. La moins âgée des deux ladies compte au nombre des jolies femmes que j'ai rencontrées. De la richesse de sa mise, j'ai conclu que les affaires du mari allaient bien et je souhaite qu'elles restent prospères, car le couple était charmant. Mais, si elles tournent mal, soyez sûr que cette splendide fille de Yankee acceptera la gêne avec la plus sereine résignation, quitte à recommencer ses dépenses le jour où la fortune lui sourira de nouveau. Le courage des Américains des deux sexes devant la misère, égale leur prodigalité dans l'opulence. Il est curieux, — dans un pays où l'homme « VAUT » exactement ce qu'il possède de dollars, — de constater la superbe indifférence qui préside à la conservation de la valeur acquise. Nous ne prétendons certes pas que les dollars soient pour le Yankee sans mérite intrinsèque, mais on jurerait volontiers qu'il éprouve plus de plaisir à les gagner qu'à les tenir !

La dissipation à côté du labeur constitue une bizarrerie, — d'ailleurs assez sympathique, — du caractère américain. La nature s'est montrée si libérale envers les citoyens de l'Union qu'ils ne paraissent pas admettre la possibilité de son épui-

sement. Ce peuple, chez qui s'accuse une si puissante vitalité, vit comme s'il lui manquait la foi en sa durée. Nous aurons dans le cours de ce récit l'occasion de revenir sur l'effroyable gaspillage des biens du Nouveau-Monde. Signalons, sans sortir du restaurant du *Palmers,* celui qui se pratique à l'endroit des substances alimentaires.

La table de l'Hotel est une des plus plantureuses de l'Amérique. Avec sa desserte il y aurait de quoi nourrir deux cents familles de nos ouvriers. Or, tout ce qui est laissé par les consommateurs, — les deux tiers au moins de ce qu'on leur sert, — est jeté aux ordures. Rien ne retourne à l'office. La cuisine recommence pour l'innombrable personnel de l'établissement. Il est vrai que, à Chicago surtout, les denrées sont à vil prix. Au moment de notre passage, du saumon exquis coûtait 30 cents (environ 7 sous la livre).

En descendant au *Palmers*, vous déclarerez au bureau quel plan vous adoptez. Si votre séjour doit être court, prenez le plan européen, plus cher, mais qui vous évitera l'odieuse ordonnance, le « tout à la fois » du plan américain.

Au restaurant d'ailleurs vous choisissez à peu près votre place, tandis que dans la salle à manger de l'*American Plan* vous appartenez au maître d'hôtel mulâtre. Dès que vous paraissez sur le seuil, il s'avance vers vous avec des allures de

maître de danse, appelle d'un claquement des doigts l'un de ses garçons nègres, vous conduit à la table où il LUI plaît de vous faire manger. Si VOUS persistez à vous mettre à un autre endroit, sous le fallacieux prétexte que le soleil ou un courant d'air vous incommode, vous n'obtiendrez votre plateau qu'en portant plainte à *l'Administration* qui peut-être vous répondra par la souveraineté du maître d'hôtel, absolue dans son domaine? Donc le mieux est encore de s'asseoir là où il convient au mulâtre de vous installer, ou de lui glisser un dollar dans la main, argument auquel l'entêtement colossal de la race ne résiste guère et que vous n'aurez pas besoin de *répéter*. Tant que vous resterez à l'Hôtel, vous serez salué du plus gracieux sourire, accompagné avec de magnifiques ronds de jambe jusqu'à votre place, si elle est libre, l'objet enfin des prévenances les plus caressantes et désormais les plus désintéressées.

Mais au *Palmers-House* l'adoption du plan européen prive le voyageur d'un bien amusant spectacle. — Au souper de l'*American,* sur le coup de huit heures, le maître d'hôtel fait claquer ses doigts au-dessus de sa tête, en même temps que de l'autre main il décrit dans l'air des S ou des 8 avec sa serviette. A ce signal, tous les nègres

qui ne sont pas occupés au service des tables viennent se placer derrière lui, en file indienne, formant un long serpent qui pendant cinq minutes se déroule au milieu des soupeurs. Ce défilé grotesque a pour but de bien établir à vos yeux la grandeur et la majesté de la maison, l'importance de son personnel qui, tout en suffisant aux besoins simultanés d'un grand nombre de voyageurs, permet de constituer une pareille *troupe de réserve* si la bataille s'élargit contre les baignoires à serins, vaisselle unique et inséparable du plan américain !

Que vous mangiez à l'un ou à l'autre plan, n'oubliez pas de commander de l'*Ice-Cream*. C'est de la crême pure, légèrement vanillée, sans mélange d'œufs, à laquelle un long séjour dans la glace donne la consistance d'une glace napolitaine. La meilleure se mange à Chicago et seulement au dîner de 1 heure, la préparation exigeant, pour être bien réussie, une excessive fraîcheur de la matière employée. Nous trouvons trop peu à louer dans la cuisine américaine pour que nous omettions de recommander ces glaces, auxquelles aucunes des nôtres ne peuvent être, suivant nous, comparées, — de même que pas une variété de nos haricots n'approche des *Frigoles* mexicains, malheureusement rares aux États-Unis.

Dans tous les hôtels où nous avons logé, nous n'avons pas vu de plus beaux *Hall* que le *Hall central du Palmers,* moins vaste pourtant que celui du *Palace.* Les murs, le dallage, l'immense escalier qui monte au 1er étage sont en marbre. Sur ce *Hall* s'ouvre un second vestibule, orné de fresques représentant les différents aspects de la ville depuis sa fondation jusqu'à l'incendie de 1871. Les appartements du premier donnent sur de spacieuses galeries qui entourent elles-mêmes le haut du *Hall,* et d'où la vue plonge sur la plus extraordinaire cohue d'allants et de venants. Jusqu'à 2 et 3 heures du matin vous pouvez suivre de là, sans vous y confondre, un mouvement sans pareil, assister à la même bousculade qui régnait avant le krach autour de la corbeille du Temple de la rue Vivienne, quand allait retentir le coup de cloche de fermeture.

Dans cette foule sans cesse renouvelée, mais toujours parfaitement hétéroclite pour nous, l'élément allemand et israélite occupe une très large place. Chicago compte en effet plus de 300,000 habitants d'origine allemande, — le bon tiers de sa population.

Dès 1885, — à de certains indices peut-être inaperçus pour d'autres, mais que nous rendait très saisissables notre vieille pratique des sociétés secrètes, — nous pressentions la prochaine appa-

rition de la question sociale en Amérique, et la Cité des Prairies, depuis longtemps terre d'épanouissement de la Franc-Maçonnerie juive, nous semblait devoir être le point où la poseraient *d'abord* les membres allemands de l'Internationale. Les événements ont donné raison à nos prévisions beaucoup plus tôt que nous ne le supposions. Nous n'entrevoyions point à si bref délai le mouvement qui a mis récemment la police de Chicago en sérieux échec et nécessité une répression vigoureuse. Mais les grèves ont bien éclaté, comme nous le pensions, à Chicago, et les noms des chefs arrêtés ou poursuivis appartiennent à l'émigration allemande.

A mon avis, les Américains ne s'occupent pas assez de cette situation. Ils admettent avec une imprudence dangereuse à l'exercice des droits politiques. A défaut d'armée, — puisque leur force militaire permanente est réduite à 25,000 hommes cantonnés sur les territoires indiens, — ils comptent sur l'énergie et l'esprit des Milices.

L'*énergie* n'est pas douteuse ; mais, avec la porte toujours ouverte à l'émigration, avec les contingents nouveaux que celle-ci devenue citoyenne introduit chaque année dans la Milice, le maintien de l'*esprit* est-il aussi certain ? — N'oubliez pas d'ailleurs qu'en Amérique les rifles font partie du mobilier courant : si les amis de la

citoyenne Michel étaient armés de *Winchester* et de carabines *Marlin,* nous ne sommes pas absolument convaincu que le chef de l'État passerait à l'Elysée des nuits aussi tranquilles.

Tout marche vite aux États-Unis. La décomposition pourrait bien être aussi rapide que la génération. Si j'avais l'honneur d'être citoyen américain, au lendemain des grèves de Chicago, j'aurais été fortement tenté de clamer, comme jadis les Latins : « *Caveant consules ne Respublica detrimentum habeat !* »

« — Pourquoi, chez nous, cette peur dont vous étouffez l'expression en France ? » me diront des Américains. « La Révolution sociale n'est-elle pas pour vous une menace plus grave ? »

— D'accord, chers Yankees. Nous nous taisons chez nous par une double raison : d'abord notre république athée et dilapidatrice (1), *nullement démocratique,* ne nous inspire pas la sympathie

(1) De 1870 à l'heure présente, la dette de la France s'est accrue d'une quinzaine de milliards avoués, et tous nos budgets se soldent maintenant en déficit.

En 1866, la guerre de sécession laissait à la république américaine une dette de quinze milliards de francs. — Aujourd'hui, plus de la moitié de cette dette est amortie. Les intérêts sont tombés de 730 millions à 250, et les recettes de l'exercice courant dépasseront de près de cent millions de dollars les prévisions du budget et la charge normale de l'amortissement !

dont nous gratifions la vôtre..... malgré ses fonctionnaires ! Ensuite, notre conviction est absolue que « *nos consuls* », même étourdis d'avertissements, ne prendraient garde à rien ! N'est-ce point aussi votre opinion ?

Je reçois à Paris d'assez fréquentes visites d'Américains que j'ai connus là-bas.

L'un d'eux, un Coloradien, venu à mon cabinet le lendemain de la fête du 14 juillet, me racontait qu'il avait passé la nuit au bal du *Gil Blas*, en compagnie d'une demi-douzaine de ses compatriotes, et qu'ils entremêlaient leurs danses des cris de « Vive la France » et de « Vive l'Empereur ! »

« — Nous intriguions passablement » — ajoutait mon Coloradien, « un rédacteur du journal, qui nous reconnaissait pour des Américains. — Comment, me dit-il, vous, citoyens d'une République, vous criez : Vive l'Empereur ! — J'ai répondu à ce garçon que nous aimons là-bas une République qui ne ressemble point à la vôtre. Depuis que je vois travailler celle-ci, je suis persuadé qu'en France vous avez besoin d'une trique, et, comme il faut un Empereur pour la bien manier, je crie naturellement : Vive l'Empereur ! »

Si l'Union continue d'accueillir et de faire aussi facilement *siens* tous les théoriciens du travail, — professeurs ès grèves, agitateurs et perturbateurs

expédiés par l'Europe, — j'ai bien peur que les Américains ne finissent par sentir le besoin personnel de la « trique » dont, suivant eux, « nous ne saurions nous passer. »

Pour quitter la Cité des Prairies, nous prenons le *Chicago Milwaukee and Saint-Paul Railroad,* avec lequel nous franchissons une nouvelle étape de 410 miles (660 kil.).

Mais le lecteur ne va-t-il pas m'arrêter sur le marche-pied du train? — « Quel singulier voyageur vous faites ! Vous m'emmenez comme cela de Chicago, sans m'avoir conduit aux abattoirs? »

Ami lecteur, je ne vous ai pas conduit à l'*Union Stock Yard* parce que, à mon premier passage, les bœufs et les cochons célébraient par un ajournement de leur mort, la fête de l'Indépendance. A mon retour, on avait depuis longtemps recommencé à les occire et j'ai eu quelque peine à me défendre contre les sollicitations des habitants, très curieux de montrer aux étrangers la *Cité du bétail* qui constitue une de leur gloire. Je suis, toutefois, parvenu à me soustraire à la tuerie des cochons et je m'empresse de renvoyer aux descriptions de M. Lambert de Sainte-Croix ceux qu'intéresse l'industrie de MM. Armour and Co.

Du trajet de Chicago à Saint-Paul, nous avons

peu à dire. La campagne qui se déroule au-delà de la Cité des Prairies conserve jusqu'au Mississipi l'aspect monotone de celle que nous avons parcourue en deçà. Nous remontons le lac Michigan pendant deux heures, qui doivent correspondre à une distance d'environ 80 miles. A Milwaukee, où se brasse la meilleure bière de l'Amérique, notre route décrit brusquement un angle droit. Nous tournons maintenant le dos au lac dont nous nous éloignons à toute vapeur.

De chaque côté de la voie s'enfuient des plaines à peine ondulées. La culture nous paraît plus avancée que dans la région du littoral, sans rien présenter toutefois qui rappelle la lutte opiniâtre de nos paysans contre un sol relativement ingrat. Les récoltes ont une apparence médiocre ; elles ont assez l'air d'avoir poussé au gré du vent qui aurait charrié la semence ? — Mais ici l'*étendue* rachète ce que ne leur a pas donné le *labeur*. Telles qu'elles soient et malgré la concurrence des produits de l'Ouest, surtout de la Californie, elles mettront dans la poche des « *Farmers* » un nombre fort appréciable de dollars.

Notons au passage que la qualification de fermiers, pour être consacrée par l'usage, n'en est pas moins dans l'espèce absolument impropre. Tous ces gens-là sont propriétaires des terres qu'ils cultivent, soit qu'ils les tiennent de *claims*

antérieurs à la construction des voies ferrées, soit qu'ils les aient acquises directement des Compagnies ou indirectement des premiers possesseurs. L'acre (4046 mètres 71 c. carrés) se paie actuellement, nous a-t-on dit, de 70 à 80 dollars dans cette partie du Wisconsin. Sur la ligne du *Northern,* la valeur des terres vierges ne dépasse guère encore un demi-dollar. Les émigrants qui ont peuplé l'Illinois, le Wisconsin, l'Iowa, le Minnesota, aiment mieux s'enfoncer à quatre ou cinq cents lieues des côtes que de rester sur des champs qu'il leur faudrait fumer et amender. Jusqu'ici les faits ont confirmé leur calcul : en maints endroits nous voyons des bâtiments de briques substitués aux maisons de bois qui, aussitôt l'aisance venue, remplacent elles-mêmes les tentes de peaux et de toiles que nous retrouverons plus loin dans *la Prairie,* abris primitifs des colons.

Si vaste, si éloignée des centres que soit une propriété, sa clôture est exigée par la loi. On l'entoure donc de plusieurs étages de baliveaux, soutenus par des piquets plus forts. Mais, tandis que dans les villes,—toutes celles du moins de création récente, — les blocks affectent invariablement la forme de quadrilatères, les palissades élevées autour des propriétés rurales sont des successions de parties droites et d'angles saillants de trente degrés. Aucune explication ne nous a fait saisir

le pourquoi de ces zigzags, la cause de cette disposition bizarre qui reproduit assez exactement celle de nos enceintes fortifiées, — les lignes droites représentant les *courtines*, les angles saillants figurant les *bastions*.

Les clôtures imposées à la propriété et qu'il faut très fréquemment renouveler, les habitations en planches, les quais des gares, les traverses des voies ferrées, les trottoirs des villes, etc., etc., absorbent des quantités de bois que l'Amérique seule était capable de fournir. Mais, si riche de forêts que l'aient trouvée les Hollandais et les Anglo-Saxons, elle ne suffira pas longtemps à la consommation formidable de leurs descendants. Tous les massifs boisés sont saccagés. Des géants d'autrefois, il ne reste plus que des souches noircies par le temps et le feu. On essaie de les brûler pour s'en débarrasser plus vite, mais ce système ne réussit pas souvent. Les souches centenaires résistent à l'action de la flamme. Il faut attendre leur pourriture qui permettra aux charrues défricheuses de les déchausser. On franchit des miles et des miles sans voir debout un seul arbre de belle dimension !

Le gouvernement commence à s'émouvoir d'une dévastation malheureusement fort avancée. Aux concessions payées se joignent maintenant d'autres concessions, dont la condition est d'affecter aux

plantations une quantité d'acres déterminée. La mesure est bonne. Elle procure déjà à nombre d'exploitations une ceinture plus ou moins large de taillis, d'où s'élancent des peupliers et d'autres arbres maigres dont nous ne connaissons pas bien l'essence ; mais, si elle restitue un peu de bois à la plaine *habitée,* elle ne corrige pas le mal résultant de la dénudation des crêtes *inhabitées,* constamment incendiées par les bivouacs des Indiens, des chasseurs, des prospecteurs, dépouillées sans arrêt par les *squatters* pour les multiples besoins de l'industrie. Contre ce mal qui se fait déjà sentir par des perturbations atmosphériques, par l'altération du climat, — menace terrible sur un continent où la moyenne des pluies, parfois semblables aux torrents des Tropiques, dépasse d'un tiers celle de l'Europe, — les palliatifs ne suffisent pas. Il faudrait des remèdes énergiques et nous n'en connaissons pas d'autres qu'une réglementation forestière tyrannique et la lente reconstitution sur les cimes de l'œuvre des siècles. Comme une telle protection choquerait les idées reçues en Amérique, il est probable qu'elle ne s'exercera pas pour interrompre le gaspillage inhérent à la race. Tant qu'il restera de l'autre côté de l'Atlantique, un arbre digne d'un coup de hache, le *squatter* l'abattra sans se soucier du trouble que ses massacres introduisent dans le régime des

eaux, encore moins de la visite que les ouragans nous rendent après avoir traversé l'Atlantique !

Pendant que nous nous livrons à ces réflexions, auxquelles notre sympathie pour les Yankees n'est pas sans prêter quelque amertume, nous approchons du Mississipi, le *Meschacébé* des Indiens, avec une vitesse qui n'est plus celle du *Limited Express,* mais qui atteint bien encore 35 miles à l'heure (60 kilomètres).

Comme nous courons droit sur le « *Père des Eaux* », nous ne l'apercevons guère qu'au moment où nous nous engageons sur le pont qui le franchit.

Tous ces ponts du Mississipi sont des merveilles du génie américain. De Saint-Paul à Saint-Louis, on doit bien en compter aujourd'hui une dizaine qui servent au passage des voies ferrées, souvent aussi des voitures et des piétons au moyen d'un double tablier.

On les traverse avec lenteur, pour ainsi dire *au pas,* soit qu'on cherche à diminuer l'ébranlement, soit qu'on veuille laisser aux voyageurs le temps d'admirer le paysage ? — Celui que nous contemplons de la plate-forme de notre *Pullman* nous saisit surtout par son caractère mélancolique et sauvage. A quelques trente mètres sous nos pieds, le fleuve roule silencieusement ses flots jaunis par l'écroulement continuel des rives. Le bord presque plat que nous apercevons devant nous à

une grande distance a conservé ses ombrages. Ce sont assurément là des éléments bien simples pour produire la grandeur. La nature y est arrivée, — comme les architectes égyptiens, — par l'immensité des proportions. L'effet résulte uniquement de la souveraine majesté des lignes, sur lesquelles ne tranche aucun détail. Nous retrouverons en certains endroits du Saint-Laurent l'impression que nous avons ressentie à cette première vue de Meschacébé.

Le « *Fleuve d'or* » franchi, nous tournons à droite. Le pont du *Railroad* nous apparaît un moment, se profilant sur le bleu du ciel avec la minceur d'un fil. Puis il s'efface à l'horizon que nous laissons derrière nous. Notre voie s'enfonce de nouveau dans les terres. Jusqu'à Saint-Paul nous ne rencontrerons plus de sites qui méritent l'honneur de nos très imparfaites descriptions.

Notons seulement un incident assez typique, que fait naître à l'intérieur du wagon notre ignorance des usages américains.

Pour ménager nos quelques livres emportés de Paris et nous distraire des longueurs de la route, nous avions fait dresser une table et nous nous disposions à une partie de cartes. Mais à peine avions-nous sorti celles-ci de leur étui que le conducteur du *Pullman* s'approchait de nous et nous rappelait, fort doucement d'ailleurs, que nous

étions jour de dimanche et qu'on ne jouait pas le dimanche! Dussé-je soulever le rire d'un ministre (Henri Monnier, il y a quelques trente ans, aurait dit : « le rire d'un épicier »), j'avoue que cette observation d'un homme du peuple ne m'a pas déplu et que nous avons rentré nos cartes sans songer un moment à la taxer d' « hypocrisie ».

Saint-Paul, — notre seconde étape depuis New-York, — ne comptait en 1855 que 2000 habitants. En 1885, au moment de notre passage, c'est une ville importante qui se transforme en grande ville. Sur tout l'escarpement de la rive gauche du Mississipi, de hautes constructions s'élèvent le long de rues larges, tracées au cordeau, mais dont les chaussées restent à l'état de cloaques, où s'entassent les immondices des maisons inachevées et déjà habitées. Les Américains ne s'inquiètent pas de si peu. Les deux côtés de la rue sont garnis de bordages de sapins, munis d'anneaux où les *farmers,* les *squatters,* les *cow-boys* (1), et autres « ruraux » que le négoce attire en la ville, attachent leurs chevaux. Ces trottoirs suffisent aux piétons. Le milieu de la voie appartient aux camions du commerce, aux tombereaux qui portent le plâtre, le ciment, les briques, la fonte, les matériaux né-

(1) Gardiens à cheval du bétail.

cessaires aux constructions. On multiplie ces tombereaux autant que de besoin, répétant les voyages mais ne demandant jamais aux chevaux un effort au-dessus de leurs forces. Ils se tirent donc aisément de fondrières qui seraient inextricables pour les nôtres, grâce aux chargements dont nous avons coutume de les gratifier et qu'un charretier voulait un jour m'expliquer par cette réponse idiote : « — Avec moi ils peinent dur.... ça, c'est sûr. Mais aussi, moi, j'enlève tout d'un seul coup ! »

La tolérance du conseil municipal de Paris nous semble impliquer qu'il est également convaincu de l'utilité du « tout enlever d'un seul coup », — fût-ce au grand dam de nos pavages si dispendieux.

Bryan-Hotel, où nous descendons, est certainement l'un des établissements les mieux entendus, les plus confortables de l'Union. Au sommet de la ville, l'hôtel couvre de ses multiples étages un vaste quadrilatère. Quand nous y pénétrons, on pose les portes extérieures. Nombre d'ouvriers sont occupés à l'installation du gaz, des sonnettes électriques, des lavabos, des billards, etc. Mais les salons sont terminés et les moindres détails de l'ornementation et du mobilier y sont traités à ravir. Nulle part nous n'avons occupé de meilleure chambre, de cabinet de bain aussi bien disposé. Tout dans ce House est conçu avec une merveilleuse intelligence du bien-être des voyageurs et

l'exécution prouve que le soin de l'architecte n'a discontinué sur aucune partie de son œuvre. — Ajoutons que la table est excellente... pour être servie au plan américain.

Nous avons une matinée à passer à Saint-Paul. Nous en profitons pour gravir une hauteur d'où l'on domine le cours du Mississipi et ses ponts. L'un d'eux ne montre au-dessus de l'eau que ses piles, sur lesquelles on pose les premières poutres en fer du tablier.

La vue est étendue et superbe. Nous nous expliquons très bien, par les avantages d'une position exceptionnelle, le curieux spectacle auquel nous assistons depuis la veille, l'essor si rapide d'une ville vraisemblablement appelée à un haut degré de prospérité et l'importance de son principal hôtel, qui, de prime abord, nous avait étonné.

Saint-Paul où convergent six voies ferrées, comme sa voisine immédiate, Minneapolis, qui le regarde de l'autre côté du Mississipi, est situé au-dessous des *chutes de Saint-Antoine*, au point juste où le fleuve, — à 200 miles (322 kil.) de ses sources, les lacs Itaska, Winibicosnish, Leech, — entre dans une vaste plaine et devient accessible à la navigation à vapeur. Du côté de l'est et du nord-est, la cité que nous voyons en quelque sorte surgir du sol est le seuil de la Prairie qui lui déverse ses peaux et les produits divers de son agriculture,

par le *Northern Pacific* et tout le réseau du *Saint-Paul Minneapolis and Manitoba Railroad.* Par l'ouest et le nord-ouest, elle confine à une région encore boisée, dont l'épuisement durera peut-être un quart de siècle. Il n'en faut pas davantage aux Américains pour fonder des villes qu'ils abandonnent quand périclitent les affaires qui furent la raison de leur existence.— Du côté du sud, pour écouler les produits de son industrie et les marchandises de ses dépôts, Saint-Paul possède l'immense voie naturelle du Mississipi, qui les distribue sur 3,730 miles de rives (6,000 kilomèt.) (1), et les débouchés artificiels que lui créent trois grands *railroads,* le *Chicago Saint-Paul Minneapolis and Omaha,* le *Chicago Milwaukee and*

(1) Des *chutes de Saint-Antoine* à la mer, le cours du Mississipi, presque doublé par ses sinuosités, n'a pas moins de 1,865 miles (3,000 kilomètres). Sa largeur présente dépasse 30 miles (48 kilomètres) au confluent de l'Ohio. Nous disons « présente » parce que l'écroulement des terres minées à chaque détour par la rapidité des eaux, élargit souvent le lit du fleuve. Ces terres, arrachées et charriées avec leurs arbres, tantôt entraînées par l'impétuosité du courant, tantôt arrêtées dans les bas-fonds, devenaient un obstacle sérieux à la navigation. Si le danger n'est pas tout-à-fait conjuré, il a, toutefois, bien diminué avec les beaux travaux qui contiennent aujourd'hui le Mississipi dans une grande partie de son parcours.

Saint-Paul, et le *Memphis and Saint-Louis.* Nous n'avançons donc rien de trop en disant que peu de villes du Nouveau-Monde sont aussi favorisées au point de vue du commerce et du pittoresque de l'emplacement.

VIII.

Le Northern Pacific Railroad. — La construction des voies ferrées. — La Prairie. — Rencontre d'un Evêque. — Le Clergé catholique aux Etats-Unis. — Bismarck et le Missouri. — Le Yellowstone National Park.

Le *Northern Pacific Railroad,* qui nous prend à Saint-Paul et sur lequel nous allons parcourir 1200 miles (1930 kilomètres), a sa tête de ligne à Portland sur la rive gauche de la Willamette, un des affluents de l'Orégan ou Columbia River. Nous le quitterons à Garrison, aux deux tiers environ de la route accomplie par ses trains.

Nous passons devant Minneapolis, qui prolonge Saint-Paul sur la rive droite du fleuve, — au pied même des *chutes de Saint-Anthony,* — comme Brooklyn continue New-York à l'autre bord de

l'*East-River*. Les entassements de peaux le long des quais, les trains de bois, les chalands tout chargés, amarrés aux énormes anneaux, les hautes piles de bûches, les montagnes de planches qui entourent les scieries, attestent un commerce actif et identique à celui de Saint-Paul.

Depuis l'Hudson, nous n'avons pas rencontré de paysage aussi pittoresque. Nos yeux s'y attachent encore que nous finissons de gravir les rampes par lesquelles on s'élève sur le plateau natal, — plein de lacs et de marécages, — du Mississipi.

Pendant 25 miles et malgré ses inflexions, nous remontons la rive gauche sans beaucoup nous en écarter. Nous la quittons au-dessus d'Itaska, pour la rejoindre 30 miles plus loin, à Sauk Rapids, la laisser de nouveau après Watah, la retrouver à Little Falls et ne plus nous en éloigner jusqu'à Brainerd.

Là, nous sommes sur la grande artère du *Northern Pacific,* celle qui part de Thomson au fond du *Lake Superior*. De la région des lacs nous allons entrer dans celle des prairies sans fin, où nous roulerons deux jours et deux nuits sans descendre de notre train. Mais, avant d'y pénétrer, peut-être est-il intéressant de faire connaître comment les Américains sont parvenus à franchir de tels espaces ?

On sait qu'au Nouveau Monde les voies ferrées

devancent généralement la population. Ceci est surtout vrai des grands *railroads* qui traversent le continent, le *Northern Pacific,* l'*Union* et le *Central,* le *Southern* et le *Texan-Pacific,* et, — hors des frontières de l'Union, — le *Canadian Pacific Railway.*

Pour rémunérer leur capital, les compagnies ont le trafic qu'elles créent et les abandons gratuits de terres que leur font les États traversés. Ces terres, vendues par elles au meilleur prix possible à mesure que le pays se peuple, forment sur toute la longueur du tracé deux larges bandes qu'interrompent seulement les *claims* anciens ou les villes et les bourgades rencontrées (1).

D'ailleurs, pas de cahiers des charges, pas de corps des ponts-et-chaussées délibérant sur les projets et imposant des modifications coûteuses. L'industrie des chemins de fer est LIBRE comme toutes les autres. Le gouvernement n'exerce pas plus de contrôle sur l'*œuvre* qu'il ne réglemente les *tarifs.* Les ingénieurs des compagnies appliquent leurs idées propres, exécutent à leur guise. Si leur tra-

(1) Ces bandes ne sont pas continues. — Elles forment, de chaque côté de la voie, la figure qu'en architecture on appelle une *grecque,* tout carré concédé regardant ainsi un carré égal retenu par l'État. La concession est donc aussi longue que la ligne, mais elle se répartit moitié à droite, moitié à gauche de celle-ci.

vail ne vous inspire pas confiance, si vous estimez le prix du transport trop élevé, vous vous adressez ailleurs ou vous restez chez vous.

Les terrassements, sauf ceux des Chinois, ne se font guère à la main. L'Américain pousse devant lui une sorte de brouette à deux roues, dont la partie antérieure — au lieu d'être droite et pleine comme dans la brouette ordinaire — s'aplatit en forme de pelle. Le fer qui l'arme fouille la terre et, chaque pelletée chassant l'autre, la caisse finit par se remplir. Le terrassier la roule et la renverse où il voit un trou à boucher. Parfois il attelle un cheval à sa brouette. La traction de l'animal se substituant alors à la poussée fatigante de l'homme, il n'a plus qu'à tenir les brancards comme le manche d'une charrue, de façon à mettre tout le temps nécessaire le fer en contact avec le sol. C'est le système pratiqué pour les routes, dont la meilleure (bien qu'elles coûtent fort cher, nous a-t-on dit) ne vaut pas le plus exécrable de nos chemins vicinaux.

Pour les terrassements des *railroads,* on emploie un procédé analogue.

La locomotive et son tender, portant autant de traverses et de rails qu'ils peuvent en recevoir, glissent d'abord sur quelques mètres de voie disposée à la main. La machine pousse devant elle un tombereau de forte tôle, partie ouvert, partie

fermé. La moitié seulement est pourvue d'un fond; sur l'autre moitié, celui-ci est remplacé par un cylindre muni d'une pelle coupante, de la largeur exacte du tombereau. Quand la pelle est chargée, le cylindre tourne, la pelle se relève, rejette la terre à l'intérieur du tombereau et fouille de nouveau jusqu'à ce qu'il soit rempli. Le mécanicien avance et recule constamment : les ouvriers prennent possession du sol à peu près nivelé et posent les traverses et les rails. Quand le tombereau est plein, qu'il ne reste plus ni fer ni bois, au va-et-vient de tout-à-l'heure succède un recul complet. On vide le tombereau sur le premier remblai; on retourne au dépôt qui reconstitue la provision de traverses et de rails ; puis on repart pour une nouvelle section.

Rencontre-t-on un cours d'eau? On commence par le passer sur un pont de bois que remplacera plus tard, si les recettes autorisent cette dépense, un merveilleux ouvrage de fer. La rivière est-elle trop large ? — Tombereaux, locomotive, tender, la franchissent sur un bac, en attendant le *ferry-boat*. Un *canon* (1) se creuse, profond de deux ou

(1) Les Mexicains appelaient *cañones* les gorges étroites et profondes qui s'ouvrent dans la chaîne des Cordillères. Le nom s'est généralisé et s'applique en Amérique à tous les ravins qui déchirent les flancs des montagnes et servent à passer d'un bassin dans un autre.

trois cents pieds ? Au fond on établit une assise de pierre dure, — le granit abonde, — sur l'assise on dresse un chevalet, — l'Amérique a des bois qui permettent d'en établir de 60 mètres de hauteur. Le premier chevalet en supporte un second, puis un troisième, un quatrième, autant qu'il est besoin pour atteindre le niveau de la voie. Sur le dernier chevalet, deux poutres; sur les poutres deux rails. Pas de *croix de Saint-André,* pas de *fers à T.* Des tenons, des mortaises, des chevilles ; de distance en distance, quelques poutrelles qui empêchent le rapprochement des chevalets. Les charpentiers américains excellent à construire ces *trestleworks.* Leur habileté de main est puissamment secondée par leurs outils : ciseaux larges de 20 centimètres, qu'ils trouvent le moyen d'affuter de façon à leur maintenir un tranchant parfait, tarières, mèches de vilebrequin qu'une vis grandit ou rapetisse à volonté, leur donnant la dimension exacte du trou à percer. Les boîtes d'outils des Yankees plongent dans la stupéfaction nos ouvriers d'Europe. Plus on avance dans l'ouest, plus on est émerveillé de l'art des charpentiers américains. Sur les effrayants ravins de la Nevada, de simples ouvriers ont jeté des ponts que les ingénieurs de l'Union ne désavoueraient pas.

Nous ne disons pas sans intention « les ingénieurs de l'Union. »

Si un professeur de nos écoles voyait ce que nous avons vu là-bas, il écrirait un gros volume pour démontrer les dangers de l'imitation et, donné les conditions où l'on travaille en France, nous serions assez volontiers de son avis. Mais placez devant les obstacles auxquels se heurtent à chaque pas ses collègues du Nouveau-Monde, le plus brillant de nos jeunes ingénieurs ? Il ne manquera pas de se demander : « Comment la science me permet-elle d'arriver de l'autre côté ? » Et si la science ne répond pas ou que les millions fassent défaut, ses cheveux tomberont ou blanchiront avant qu'il ait passé. L'ingénieur américain se pose autrement le problème : « La science ne me fournissant pas le moyen d'arriver de l'autre côté sans des millions de dollars que je n'ai pas, comment ferai-je pour y parvenir avec ce que j'ai en poche ? » Et remarquez que ce problème, il le résout toujours ; des millions d'hommes auront passé derrière lui avant que l'ingénieur européen ait quitté l'autre bord. Est-ce à dire que l'ingénieur américain soit brouillé avec la science ? — Point. Pour faire ce qu'il fait contre toutes les données de la science, il faut posséder une instruction profonde. Seulement, cette instruction s'éclaire et se complète chez lui du merveilleux esprit pratique de la race.

Mais si la *conception* est audacieuse et l'*exécu-*

tion plus que hardie, l'*usage* exclut, nous le répétons ici, l'idée fort accréditée chez nous, « d'un mépris profond des Américains pour la vie humaine. »

Les ouvrages *primitifs* sont fort bien entretenus et disparaissent aussitôt qu'on possède les moyens d'en construire d'*autres* offrant plus de garantie de solidité. Tout le temps qu'on est obligé de s'en servir, on ralentit près d'y arriver : on les franchit *au pas*. Grâce aux précautions prises sur les lignes où existent encore des *trestleworks,* les accidents sont fort rares ; mais on comprend, de leur nature même, qu'ils ne sauraient jamais *rester petits*. Quand ils se produisent, tout est tué, brisé, broyé. En somme et si l'on tient compte de l'énorme quantité de voyageurs transportée par les *Railroads*, nous ne croyons pas que les compagnies américaines commettent annuellement plus de meurtres que les nôtres.

Pour le présent nous ne courons aucun de ces dangers, localisés aux régions montagneuses. Notre voie est la plus unie, la plus plate, la plus droite qu'on puisse imaginer ; — nous ajouterons la plus triste et la plus monotone.

Jusqu'à Glyndon, Morehead et Fargo, limite du Minnesota et du Dakota, nous ne croiserons pas d'autres lignes ; jusqu'à Bismarck et au Missouri, nous ne rencontrerons pas de cours d'eau qui mérite une mention.

Pendant quelques heures encore, les longues plaines sans ondulations gardent quelques arbres, un peu de verdure. Puis arbres et verdure disparaissent. Nous sommes entrés dans la partie septentrionale des grandes *Savanes* ou *Prairies*.

Pourquoi les Américains donnent-ils de préférence le nom de savanes aux prairies basses et marécageuses du littoral, et réservent-ils celui de prairies aux vastes étendues de terrains secs et nus que nous traversons ? Le contraire semblerait plus rationnel. Les savanes du littoral sont ordinairement couvertes de roseaux, d'herbages longs, de paletuviers, entremêlés de plantes et d'arbrisseaux, tandis que les prairies du *Far-West* restent à peu près dépourvues de végétation.

Sur la foi de Cooper, — qui soit dit en passant ne nous paraît pas jouir auprès de ses compatriotes de la considération que nous lui accordons, — je m'étais figuré la *Prairie* comme un vaste océan de hautes herbes, de verdures, capable de cacher les plus grands fauves, voire même des Indiens à cheval !

Tout autre est la réalité.

Cet infini rappelle bien, il est vrai, celui de la mer un jour de calme. Mais si par l'égalité parfaite de son sol, son horizon limité à 12 ou 15 kilomètres, le manque absolu d'un point, d'une saillie, d'un signe qui permette de s'orienter, la *Prairie*

réveille en nous le souvenir de l'*Océan,* c'est à un *Océan de sable* que nous sommes tenté de la comparer. Partout où la main de l'homme n'a point modifié l'aspect des lieux, les seules graminées qui croissent dans cette immensité morne, — où certains géologues affirment l'ancienne existence d'une mer, — sont les *buffalo-grass.* Cette herbe courte et basse, qui fournit, paraît-il, un fourrage succulent, prend-elle à d'autres époques de l'année la proportion des « hautes herbes » de nos lectures? — Nous le croyons peu. Le buffalo-grass, tel que nous le voyons en juillet, est une touffe assez semblable à nos buis par sa forme, à nos chardons par sa couleur. Dans les endroits où il est le plus serré, il n'arrive pas à produire une pelouse ni rien qui y ressemble, mais à former des taches d'un vert sale, espacées sur un sol jaunâtre, parfois d'un gris tirant sur le noir.

Aussi ces solitudes, qui se déroulent sur la moitié du trajet de Chicago au Pacifique, donnent-elles à nombre de voyageurs des accès de mélancolie. Nous connaissons des Européens, pourtant peu aguerris contre le mal de mer, qui préfèrent la traversée de l'Atlantique à celle du continent américain. A New-York, si vous annoncez que votre intention est de visiter San Francisco sans y être appelé par « vos affaires », — une telle raison dissipe tous les étonnements, — vous serez pour sûr

regardé comme un original. Presque tous les San-Franciscains connaissent New-York, où ils viennent s'embarquer pour l'Europe ; mais la plupart des membres de la société new-yorkaise ignorent le Far-West et, si familiarisés qu'ils soient avec les déplacements, traiteraient encore volontiers d' « exploration » le voyage qui vous y conduit. Tel riche habitant de la Cité Impériale qui a pris dix fois passage, avec sa famille, sur les Cunard ou les Transatlantiques, n'a jamais en Amérique dépassé Chicago.

Pour moi qui souffre peu de la mer, dors merveilleusement dans les lits des Pullman et reste, à cinquante ans, aussi *curieux* que si la vie commençait pour moi, n'étaient la nourriture des plus détestables, la poussière et les moustiques, je trouverais les deux traversées exemptes de tout ennui. Malgré les petits inconvénients que je signale, je n'hésiterais pas aujourd'hui à les refaire l'une et l'autre pour revoir les bons amis que j'ai laissés dans le Montana et au pied de la Nevada !

Le temps d'ailleurs est magnifique; le ciel, sans nuages. — L'air, chaud sous le soleil, se rafraîchit jusqu'à devenir froid dès que descend la nuit. Les poumons l'absorbent avec délices, la poitrine se dilate à le respirer. On sent que ce pays doit être très sain, malgré les brusques changements de sa

température. La vie y durerait cent ans, avec un autre régime que celui qui procure aux rares habitants les maux d'estomac insuffisamment combattus par les pilules antidyspeptiques, dont les réclames s'étalent partout : sur les roches naturelles des *Sierras* aussi bien que sur les rochers artificiels des *Parks,* sur l'écorce des pins gigantesques de la Nevada, comme sur les enclos des terrains « *For sale* » de Michigan-Avenue !

Tout le long du *Northern,* l'éloignement des villes et des villages, la rareté des endroits habités témoignent d'une civilisation à peine commencée. De combien de millions d'hommes cette terre couvrira-t-elle les ossements avant d'être conquise à la culture ?

Nous ne filons plus que 25 à 30 miles à l'heure (40 à 50 kilomètres). A peu près d'heure en heure se montrent de chaque côté de la voie et fort distantes les unes des autres quelques maisonnettes de bois, des cabanes mi-parties de madriers placés debout et de terre battue, ensevelies sous d'informes toits de paille, parfois un simple assemblage de poutres tendues de toile, que la hutte remplacera à l'arrière-saison. Tout contre ces abris, au sommet d'un poteau de quatre à cinq mètres, une roue tourne au vent incessant du désert. Elle met en mouvement le piston d'une pompe, qui

aspire l'eau d'une sorte de puits artésien. Quand les cultivateurs rencontrent un ruisseau, ils se hâtent de s'établir sur ses bords ; mais cette circonstance est rare dans la *Prairie*. Quand elle ne se présente pas on enfonce, en terre, une suite de cylindres creux, du diamètre d'un corps de pompe. Le plus bas, celui que chasse la descente des autres, est un cône percé de trous. La nappe se rencontre généralement à une profondeur de douze à quinze pieds. Une fois atteinte, il ne reste plus qu'à installer le piston et sa roue pour que « la ferme » soit constamment pourvue d'un filet d'eau.

Si nos agriculteurs français s'accommoderaient mal de telles habitations, encore moins de ce qu'on y boit et mange, leur matériel d'exploitation est loin d'égaler celui du maître de la plus chétive de ces masures. Le carré qui représente la cour est plein de semeuses, de faucheuses, de faneuses mécaniques ; les herses, les rouleaux perfectionnés y disputent la place aux charrues. Les machines à battre et à vanner se dressent sur un des côtés, auprès des chariots à quatre roues, légers et solides, auxquels on attelle autant de chevaux qu'il en faut pour les enlever sur un sol sans routes. Nous ne sommes pas au temps des labours qui — là comme partout — doivent forcer le rural à travailler *à pied;* nous ne nous souvenons pas en avoir vu un seul autrement qu'*assis* sur le siège

élevé d'une de ses machines, impassible dans sa chemise de flanelle trouée, dans ses bottes crottées, sous son feutre mou défoncé, tirant méthodiquement de sa pipe les âcres bouffées du tabac de Virginie, caressant de la mèche du fouet la croupe de son attelage (1).

Bientôt le train s'arrête le long d'un quai en bois, devant un hangar en bois. C'est la « station », magasin de combustible plus que lieu d'attente pour les voyageurs. Près de là, un bâtiment de bois précédé d'un porche, quelquefois surmonté d'un clocheton, — le temple ; un autre plus bas, plus allongé, — l'école ; un troisième, de type moins uniforme, — le *bar room,* — lieu de réunion des *gentlemen,* si l'Etat n'est pas régi par les lois de Tempérance, autrement dépôt des épiceries et autres articles d'absolue nécessité *(dry goods stores).*

Une demi-douzaine de bambins nu-pieds, habillés d'un lambeau de chemise et d'un vieux pantalon du père, le dit pantalon invariablement, soutenu par une seule bretelle, sortent des cabanes sans

(1) Nos fouets de charretiers, à corde de cuir, sont inconnus en Amérique. Comme on n'y sent pas la nécessité de maltraiter les chevaux pour obtenir d'eux plus qu'ils ne peuvent donner, on se contente de notre fouet de maître à cordelette de chanvre, d'un instrument de *correction* et non de *martyre.*

paraître s'intéresser beaucoup au train, l'unique spectacle pourtant dont s'anime leur solitude. Des gamines, moins déguenillées que messieurs leurs frères, montent dans les wagons avec un broc de lait dont elles vous offrent un verre.

Nous repartons. Sur deux ou trois miles se continuent les mêmes masures rares et isolées, les mêmes enclos où picorent quelques poules, que fouillent de leur groin des porcs de petite taille, aux soies noires, rappelant assez les marcassins. Puis les champs de blé, d'orge, d'avoine, de maïs disparaissent. Nous retombons pour une heure et trente nouveaux miles dans le domaine de *buffalo-grass*. Des troupeaux de bœufs, encore assez peu nombreux dans ces parages, le paissent sur la limite des champs. Nous nous demandons comment ils peuvent vivre en hiver ? Point d'étables pour les recevoir ; point d'approvisionnements de fourrages secs, bien que des essais de prairies artificielles se mêlent à la culture des céréales ; le thermomètre, immobilisé pendant des mois, à 20 degrés au-dessous de zéro ! Les bœufs, nous a-t-on raconté, savent très bien gratter de leur sabot le blanc linceul de la neige pour découvrir la tige qui les nourrit. Les auteurs de nos renseignements nous ont d'ailleurs avoué qu'à la fin de l'hiver le bétail était étique, et son effrayante mortalité est attestée par les carcasses blanchies

qui sèment la ligne du *Northern* et du *Central Pacific*. Pourtant les troupeaux se doublent en trois ans, et, comme ils ne coûtent rien à entretenir, ils sont, pour ceux qui les possèdent, la source d'un très appréciable revenu.

Loin des habitations des blancs et de leurs troupeaux, on aperçoit quelquefois de petits monticules affectant la forme d'une ruche basse et grossière, au nombre de vingt ou trente, d'où une fumée blanche monte sur l'azur crû du ciel. Ce sont les tentes de peaux d'un campement Indien. A la lorgnette on distingue très bien les chevaux attachés aux piquets, les femmes accroupies près des paniers tressés remplis d'eau, qu'elles chauffent en y jetant des cailloux rougis, les mâts garnis de plumes, de flammes et de queues de cheval qui remplacent, hélas ! maintenant, sur la tête des chefs les chevelures de visages pâles. Les hommes sont à la chasse ou à la pêche, si une rivière quelconque existe dans le voisinage. Tous ces Indiens ont conservé la lance, l'arc et les flèches, mais comme une tradition des ancêtres. Ils se servent quotidiennement du rifle américain, souvent à répétition, carabines *Marlin* ou *Winchester*. Les gamins, à douze ans, manient déjà les armes de leurs papas et acquièrent par cet exercice précoce une habileté de tir, une sûreté de coup d'œil extraordinaires. Les citadins emploient dans leurs dé-

placements cynégétiques le plomb de tous les calibres ; mais, blanc ou indien, le chasseur de profession ne pratique que la balle, qu'il s'agisse de gibier de poil ou de plume, l'un et l'autre très abondants. Ces balles sortant de carabines rayées qui portent à mille ou douze cents mètres causent bien, par ci par là, quelques accidents. Une après-midi que je dormais appuyé sur mon *pillow,* contre la fenêtre de ma section, l'une d'elles est venue briser à un mètre au-dessus de ma tête le vasistas du Pullman. Brusquement réveillé par le bruit du verre brisé et les éclats qui tombaient autour de moi, j'ai cherché, avec le mulâtre aussitôt accouru, à reconnaître l'endroit d'où le coup était parti. Enquête aussi vaine que superflue ! Quand semblable chose arrive, on n'a rien à faire que de remplacer sa vitre ou de raccommoder son crâne s'il est endommagé ! Nous avons eu beau regarder, nous n'avons découvert ni gibier, ni fumée, ni chasseur. Celui qui avait tiré, peut-être à un kilomètre de là, ne s'est pas douté qu'il attrapait un train.

Sur le *Northern Pacific* pas plus que sur les *Limited Express,* il n'y a d'arrêt pour les réfections. Les repas se prennent dans un *Dining-car*... Mais n'en ravivons pas le pénible souvenir !

Depuis Saint-Paul les voyageurs se font plus rares. La moitié seulement des sections est occupée,

par un monde moins élégant, mais qui somme toute se tient fort bien. Tous nos compagnons du *car* font d'ailleurs comme nous un long trajet. Les gens qu'on prend et dépose en chemin, les *farmers* et autres habitants de la *Prairie,* ne montent guère dans les *Pullman.* Ils se mettent dans les wagons de 1re classe qui correspondent, avec plus de confort, à nos voitures de deuxième.

Nous remarquons plus de familiarité chez les employés de la ligne, sans toutefois que cette familiarité soit poussée jusqu'à l'indiscrétion. Quand leur service ne les appelle point ailleurs, ils viennent très bien s'asseoir à côté de vous. Ils vous empruntent le livre que vous ne lisez pas ou le journal fini. Si vous parlez anglais et que vous vous prêtiez à la causerie, ils engagent volontiers la conversation. Certains ont occupé des positions plus relevées, d'où les a précipités l'un de ces revers de fortune si fréquents aux États-Unis, et ne se font pas prier pour vous raconter leur histoire. Notre conducteur, à nous, ne se trouve pas dans ce cas ; mais, quoique appartenant aux classes inférieures, il sait lire, écrire correctement et très bien compter.

Il m'apprend que trois de mes compagnons de route, en qui j'ai reconnu des prêtres catholiques, sont Mgr d'Héléna, son secrétaire et le curé d'une paroisse du Montana.

Comme j'ai promis en quittant Paris de m'informer d'un missionnaire des Montagnes Rocheuses, l'abbé de R..., je me permets de dire à Sa Grandeur mon regret de ne pouvoir, vu le peu temps dont je dispose, combiner mon itinéraire de façon à passer par cette mission. Monseigneur me confirme que l'abbé de R... relève bien, comme je le croyais, de son autorité diocésaine, et que sa santé, très délicate à l'arrivée, s'est sensiblement fortifiée. Je connais des Français chez qui le rude climat du Colorado a produit le même effet. Est-ce la sécheresse de l'air, dans les régions élevées du centre de l'Union, qui exerce cette influence salutaire sur certains tempéraments ?

Mgr d'Héléna a bien voulu continuer l'entretien ainsi commencé et sa rencontre m'a procuré d'intéressants renseignements sur la situation du catholicisme en Amérique.

Ces messieurs portent l'habit civil, complètement noir. Sans la tonsure, l'absence de barbe, la couleur et la longeur de leur redingote, des Européens douteraient d'être en compagnie d'ecclésiastiques.

Le clergé des États-Unis est beaucoup plus mêlé que le nôtre à l'existence commune. Les ministres du culte catholique, pour n'être pas aussi répandus dans le monde que les *clergymen,* qui dansent, pratiquent tous les sports, jouent la comédie de salon et flirtent à ravir, possèdent néanmoins une

liberté d'allure dont on serait étonné chez nous. Ils partagent avec les fidèles, sans qu'on y trouve à blâmer, beaucoup de plaisirs uniquement temporels. Ainsi Mgr d'Héléna et les deux prêtres qui l'accompagnent viennent très bien, leur bréviaire fini, nous retrouver au *smoking room*. Ils font autant de fumée que *des colonels*.

Si leur porte-cigares est vide, chacun s'empresse de leur offrir le sien. On se serre pour leur faire place, mouvement qui n'est point ordinaire en Amérique. Des protestants, des inconnus marqueraient-ils autant de déférence à des prêtres d'une autre religion si le corps tout entier n'avait conquis l'estime publique par de hautes vertus ? Quand la vénération est universelle, vous pouvez répondre de la dignité de la vie.

Comme le clergé est plus mondain, de même comprend-on que la nécessité de maintenir l'entente dans une population mi-partie catholique et protestante le rende plus tolérant. La conversation est générale au fumoir et roule souvent sur les sujets les moins spirituels, ce qui ne veut pas dire qu'elle manque d'esprit.

Dans le compartiment central ou sur la terrasse du *Pullman,* Monseigneur qui parle parfaitement le français (je le crois originaire du Luxembourg Belge ?) veut bien avoir avec moi quelques apartés. Il me confie qu'il serait l'homme le plus heureux

de la terre si « ses enfants indiens » (1) étaient un peu moins maltraités. Son ministère n'est gêné par aucune tracasserie; ses processions sortent librement, sans qu'un rabbin ou un pasteur quelconque s'imagine de les faire interdire; ses écoles sont subventionnées comme les autres, d'après le nombre des élèves qu'elles reçoivent. Le territoire soumis à la juridiction ecclésiastique de Mgr d'Héléna s'étend sur 250 lieues de longueur! Qu'étaient, auprès des tournées de confirmation de Sa Grandeur, les tournées de révision qui me paraissaient si dures? — J'ai dû à la société de ce prélat bienveillant et instruit vingt-quatre heures trop agréables pour les oublier ici.

Un peu après Glyndon où nous coupons la ligne du *Saint-Paul Minneapolis and Manitoba,* entre Morehead et Fargo, nous passons le Red River of the North; à Walley City, le Cheyenne River; à Jamestown, le James River, et nous atteignons Bismarck, la plus importante ville de la ligne du *Northern.*

Bismarck est bâtie sur la rive gauche du Missouri, au-dessous du confluent du Heart River et en face du Fort Lincoln qui s'élève sur la rive droite. Sa population, entièrement allemande, doit

(1) Les tribus indiennes du *Far-West,* comme celles du Canada, sont en grande partie catholiques.

bien atteindre aujourd'hui 50,000 âmes. A cet endroit le Missouri est déjà à 560 miles de ses sources (900 kilomètres). Il change brusquement de direction et coule au Sud, abaissant ses eaux de plus de cent mètres par une succession de petites chutes qui s'étendent sur 15 miles (24 kilomètres).

A Mac-Clellan, après avoir traversé le Little Missouri, nous pénétrons sur le territoire du Montana. Le terrain commence à se relever. On aperçoit à gauche une chaîne assez longue, les Powder Range. A Glendive, notre voie passe entre l'extrémité de cette chaîne et le Yellowstone River, un des principaux affluents du Missouri. Près de Forsythe, au-delà du Yellowstone dont nous remontons la rive, nous voyons surgir de la plaine une cime isolée, la Castle Butte.

Mais la région vraiment montagneuse ne commence qu'à Livingston, où nous prenons l'embranchement qui doit nous conduire à Cinnabar, aux confins du Montana et du Wioming.

Très pittoresque cet embranchement de 50 miles (80 kil.) qui mène à Cinnabar. Tout-à-l'heure nous roulions dans le désert; sans transition nous nous trouvons transportés dans une gorge de la Kabylie.

Notre voie s'accroche aux flancs d'un mur de roches basaltiques, haut de deux ou trois cents pieds. A notre gauche, en contre-bas de dix à

quinze mètres, la rivière s'est creusé un lit tout parsemé de pierres. Debout sur ces pierres, des pêcheurs lancent constamment leurs lignes. Ces eaux agitées, tantôt noires, tantôt vertes comme celles d'un Gave pyrénéen, sont peuplées de truites. Chaque coup en ramène une accrochée à l'hameçon. Pas de pêcheurs qui n'ait à côté de lui une douzaine au moins de poissons, enfilés par les ouïes, sur une baguette d'osier.

De temps en temps la muraille s'ouvre ; un *canon* se dessine, apportant le tribut de quelque ruisseau. Le *canon* franchi, nous nous suspendons de nouveau à notre mur qui ne finit qu'à Cinnabar, avec la voie ferrée. Là, nous sommes aux portes du « YELLOWSTONE NATIONAL PARK », l'une des *great attractions* du continent américain.

Ce *Yellowstone Park,* déclaré en mars 1872, par un acte du Congrès, « Parc national des États-Unis », est un grand quadrilatère de 60 miles de longueur sur 55 de large, encadré dans un cirque de montagnes, et prenant tout l'angle Nord-Ouest du territoire de Wionning. On y voit des forêts, cinq lacs dont un grand, — celui d'où sort le Yellowstone River, — d'admirables geysers (1), un

(1) Le jet d'un de ces Geysers, « le Géant », s'élève à plus de 200 pieds, et son diamètre est de 7 pieds à la base. La projection des trois autres : l' Eventail, le Château-fort, le Vieux-Fidèle, est beaucoup moins forte.

établissement thermal que ses installations et sa tenue, autant que la distance, séparent d'Aix et de Luchon, quatre-vingts bisons qu'il est défendu de tuer, l'aire d'un aigle, la route du capitaine X... et le propriétaire du *Mammoth Hotel,* un industriel à qui j'ai bien envie de maintenir la qualification d'*hôte,* bien que des prospectus libéralement distribués en wagon affirment aux voyageurs qu'ils trouveront en lui *un père.*

Ce « tendre père » est venu attendre son monde à la Station avec une demi-douzaine de *carriages,* boîtes de bois de grandeurs variées, garnies de banquettes bourrées de noyaux de pêches, destinées à éprouver la solidité des os d'un nombre indéterminé de personnes. Sur le devant de la boîte, une planche sert de siège au cocher. Aux quatre angles, des tringles de fer se dressent, supportant une sorte de bâche. Le tout est monté sur quatre roues sans ressorts ; il n'en est pas qui résisteraient aux cahots. La caisse a-t-elle été peinte ? Sous l'incrustation des poussières jamais lavées qui recouvrent le véhicule, il me semble démêler une couche de bleu ancien ?

Chaque *carriage* est attelé de cinq ou six chevaux. Si légère que soit la voiture, il n'en faut pas moins pour l'enlever sur la route du capitaine X...

Notre « père » voudrait bien laisser deux de ses voitures à la gare ; aussi entreprend-il de nous em-

piler sept sur des banquettes où quatre personnes tiennent mal à l'aise. Nous protestons énergiquement contre cette prétention qu'il abandonne après dix minutes de lutte, et nous nous trouvons trois dans la cinquième voiture. Les quatre autres atteignent déjà le haut de la première côte, avec leur chargement complet d'Américains. Ils sont entassés comme des harengs ; mais, descendus avant nous à l'hôtel, ils coucheront dans les meilleures chambres. Comme on prend la file au bureau du *house,* qui arrive le premier est toujours le mieux servi.

Au galop de nos cinq chevaux très peu chargés, nous rejoignons vite la colonne. Le chemin, succession continuelle de montées et de descentes, ressemble à tous ceux d'Amérique : deux ornières profondément tracées dans la boue, aujourd'hui sèche, du sol naturel, lesquelles indiquent que d'autres ont passé là avant vous et autorisent conséquemment votre espoir d'atteindre au même endroit sans vous casser le cou.

Nous ne sommes pas encore d'ailleurs sur la « Route » du capitaine. Nous ne la prenons qu'à deux ou trois miles de la station, après avoir dépassé un groupe de maisons dont l'une est la poste.

En tête ou sur nos flancs, le « père » galope à sa fantaisie, tantôt suivant le chemin, tantôt se jetant à travers champs. Ne croyez pas d'ailleurs qu'il

montre un souci quelconque de nous, de ses voitures, ni de ses attelages. Autre paraît sa préoccupation : « Voyez, ô mes enfants, comme votre père est beau cavalier ! » Le fait est qu'au dos de son mustang, dans un cache-poussière sans boutons, décousu en maints endroits, sous son feutre bossué, il fait vraiment bonne figure, impassible et fièrement campé sur sa haute selle mexicaine.

A mi-chemin à peu près du *Mammoth-House,* les cochers nous montrent l'aire de l'aigle, au sommet d'une flèche de rochers qui se dresse de l'autre côté du Yellowstone River. Quelques-uns de nos compagnons distinguent la tête de l'oiseau accroupi sur son nid ? Pour moi, j'écarquille les yeux sans parvenir à partager leur foi, et je demanderais volontiers « où est l'aigle ? » Heureusement que je me rappelle opportunément cette réponse d'un rapin à un vieil ami de mon père, que j'avais accompagné à l'atelier de Couture : « On m'avait dit que M. le P... peignait deux zouaves, et je n'en vois qu'un sur ce tableau ? — Je vais vous dire, monsieur, le second profite de ce que M. le P... est sorti, pour fumer sa pipe derrière la toile ! »

Un peu plus loin, le prospectus invite « à pêcher une truite dans le Yellowstone et à la faire cuire à l'un des bassins couronnés de fumerolles blanches, que les eaux chaudes forment le long

de la route ». Je n'ai pas tenté l'expérience ; mais mon doigt plongé dans l'un de ces bassins suffit à me la dire très faisable. J'ajouterai même que le soufre et le phosphore dont sont imprégnées ces eaux à l'état d'ébullition permanente, doivent dispenser de l'emploi du sel !

Quant à la route du capitaine X....., je me garderai bien de la décrire. Je craindrais, ce faisant, que MM. les agents-voyers ne prissent trop de goût au repos. S'ils apprenaient qu'un grand pays comme l'Amérique loue encore de pareilles choses, ne seraient-ils pas vivement tentés de se croiser les bras sur leurs chaussées, et de regarder les chars de nos paysans s'y enfoncer jusqu'au moyeu ?

Constatons simplement, — pour ne pas heurter l'admiration des Yankees, — que, vu la difficulté des lieux et l'exiguité présumable de ses ressources, le capitaine X..... a fait une œuvre *méritoire*. Grâce à lui, on arrive *ordinairement* sur quatre roues là où, sans lui, on ne parviendrait qu'à pied ou sur les quatre jambes d'un cheval.

Ceci n'est point pour déconseiller l'Excursion du *Yellowstone*. L'intérêt du spectacle vaut la peine qu'on se donne pour l'aller chercher. Le *Mammoth*, les formations calcaires qui élèvent insensiblement le terrain, leur refroidissement, l'éclosion des premiers végétaux constituent

autant d'ouvrages absolument curieux de la Nature.

Nous ne disposons pas d'assez de temps pour pousser jusqu'aux *Geysers*, dont la visite prend trois jours. — Le *Yellowstone National Park* se parcourt souvent comme les côtes de Normandie, avec des billets circulaires. Vous avez des tours de 3, 5 et 8 jours, et les tickets que vous achetez ne vous assurent pas seulement le transport en *carriage,* mais le vivre et le couvert à des endroits déterminés.

Quand à la « paternité » de l'hôte du *Mammoth Hotel*, — tout en regrettant fort d'infliger tel démenti au prospectus, — je dois à la vérité de déclarer que je ne la vois s'exercer nulle part,.... à moins qu'elle ne se porte sur la note assez ronde dont nous sommes saisis au départ.

IX.

Bisons et Indiens. — Héléna. — Garrison. — Butte-City. — Les mines du Montana. — Les trad's Union et l'Internationale.

L'embranchement de Cinnabar nous ramène à Livingston, où nous devons reprendre la grande ligne du *Northern*. Mais le télégraphe informe le chef de la station que le train a déraillé après Bismarck et se trouvera considérablement retardé : il nous faut l'attendre six heures.

Bien que la pluie commence à tomber, nous ne nous apercevons pas trop de la longueur du temps. Un hôtel vient de s'ouvrir à cent mètres de la station et le maître de l'établissement nous sert *lui-même*, dans de la vaisselle très propre, un excellent repas. Puis il nous indique, auprès de son

hôtel, un marchand de pelleterie et d'objets indiens qui a déballé toute sa cargaison et celle-ci constitue pour nous un intéressant musée.

A côté des arcs et des flèches empoisonnées à pointe de pierre aiguisée ou d'arête de poisson, des tomahawks, des calumets, des corbeilles de paille tressée, nous voyons des échantillons de presque tous les fauves et oiseaux du *Far-West ;* quelques-uns supérieurement naturalisés, notamment les têtes de quelques bisons et d'autant d'élans. Le marchand demande d'ailleurs de ses peaux un prix très élevé, — 75 dollars (380 francs) pour une tête de bison montée, — et ne paraît pas disposé à rabattre de ses prétentions.

Il est vrai qu'aux Etats-Unis le bison ou buffalo devient une rareté. En 1884, on n'en a tué que deux dans tout le Montana. Nous avons dit qu'il en restait quatre-vingts dans le Yellowstone, dont la vie était protégée. On fait bien de les garder pour perpétuer, s'il est possible, le type d'une espèce qui d'ici quelques années aura totalement disparu ailleurs. Les immenses troupeaux de jadis n'ont pu résister à des massacres qui, certaines saisons, couchaient jusqu'à cent mille bêtes par terre autour de Chicago. Les Américains donnent pour raison à leur destruction que « le bison était impropre à la domestication. » C'est très possible ; mais un doute nous vient de l'analogie du motif avec celui qu'ils

fournissent de l'extermination des Indiens : « Ils étaient incapables de civilisation ! » Or, si je ne m'abuse, sur sa population totale de huit millions, le Mexique compte six millions d'Indiens ou métis, dont beaucoup travaillent et se sont faits aux mœurs des villes ? Il existe au Canada des tribus indiennes aujourd'hui complètement civilisées. Pourquoi ce qui est possible hors du territoire de l'Union ne serait-il pas praticable dans ses limites ? La vérité nous paraît que les Yankees sont plus portés à *anéantir* qu'à *discipliner* ce qui les gêne. J'avoue d'ailleurs que, au point de dégradation où ils ont amené ce qui reste chez eux d'Indiens, la conservation de ces restes devient d'un médiocre intérêt. A part la pitié qui s'attache toujours aux anciens maîtres du sol dépossédés par la violence et la conquête, ces pauvres êtres déguenillés, abrutis, stupidement indolents, qui implorent l'aumône du voyageur sur les lignes de l'Utah, ne sauraient inspirer de sympathie. Si ces tristes mendiants sont de la famille du Comanche chez qui Cooper fait s'éteindre son Trappeur, la parenté ne doit pas être au *degré successible* et nous nous expliquons assez bien les revendications de l'Etat !

L'agonie des Indiens de l'Union nous paraît, du reste, fort avancée.

Les géographies publiées il y a trente ans attribuaient encore aux Etats-Unis une population

indienne de 500, 000 âmes. On nous a affirmé qu'aujourd'hui elle atteignait à peine 250,000 âmes. Si ces chiffres sont exacts (je crois le second fort exagéré), avant un quart de siècle, — les naissances ne comblant pas à beaucoup près les vides creusés par la mort, — la famine, la misère, l'eau de feu, la carabine auront eu raison des derniers Indiens qui foulent le territoire américain. Nous ne parlons ici que du territoire *actuel :* il nous paraît probable qu'en s'annexant le Mexique et le Canada, les Américains n'y étendront pas leur œuvre d'extermination. Ils s'acharneront vraisemblablement sur les *tribus nomades,* — celles qui se nombrent encore par *combattants ;* — mais, comme l'Union a fini par absorber les nègres, pourtant là-bas si méprisés, de même et à plus forte raison laissera-t-elle les *Indiens sédentaires,* fort atteints par la civilisation, se fondre davantage dans cette civilisation ?

Pour revenir au bison dont je me suis écarté, si, contrairement aux assertions des chasseurs, il n'était pas impossible de le domestiquer, nous croyons que le détruire a été une faute et un malheur. Sa taille, sa force et sa toison épaisse le rendaient plus résistant que le bœuf aux rudes hivers de la *prairie.*

A quatre heures seulement le train du *Northern*

range le quai de Livingston. Nous interrogeons les voyageurs sur le déraillement. Ils s'en sont à peine aperçus et croyaient à un trop brutal serrement des freins. La cause qui suspendait leur marche ne leur a été révélée que par la prolongation insolite de l'arrêt.

Au sortir de Livingston et sur la gauche de la voie ferrée, nous apercevons l'orifice noir de plusieurs tunnels qui s'enfoncent dans le flanc de la montagne. Il paraît que des prospecteurs ont récemment ouvert en cet endroit une veine importante de houille. « L'extraction serait déjà de 200 tonnes par jour. » Si la découverte a vraiment l'importance qu'on lui prête dans le pays, les Compagnies du *Northern* et de l'*Union Pacific* devraient bien s'entendre pour établir, par Sterling et la vallée de Jefferson-River, une ligne qui amènerait directement le charbon aux mines de Butte. Le coût du transport actuel par Héléna et Garrison, augmenté du camionnage de la gare aux mines, ne permet jusqu'ici que le chauffage au bois. Les Sociétés minières trouveraient dans l'utilisation de la houille une légère compensation aux pertes que leur fait éprouver la baisse des métaux, baisse qui, pour peu qu'elle continue, les obligera presque toutes à fermer, au grand détriment des Compagnies de transport.

Partis de Livingston avec six heures de retard,

il est pleine nuit quand nous entrons à Héléna, après un nouveau parcours de 123 miles (198 kil.).

Héléna est une ville de mineurs. Sa population ne doit jamais dépasser huit à dix mille âmes. Au mois de juillet, un bon tiers, sinon la moitié, est occupé à prospecter un peu partout, et ne rentrera qu'à l'hiver.

Nous descendons à un très bon hôtel où je suis fort agréablement surpris d'entendre répondre dans notre langue à nos demandes de chambres. Le maître de cet hôtel est un Français, tout heureux d'héberger si loin de Paris trois compatriotes. Il tient à nous servir lui-même, et nous nous refaisons amplement chez lui de notre abstinence forcée dans les *Dining-cars*. Si le pain ne manquait pas, nous n'aurions rien à envier ce soir-là aux soupeurs attablés dans nos bons restaurants de nuit.

Nous avons de plus un charmant compagnon de table, M. Parsons, ingénieur à Boston. Nous nous sommes rencontrés dans le train et la connaissance a été vite faite avec mon collègue de la B...., dont le nom est très répandu et fort estimé en Amérique.

M. Parsons ne m'en voudra pas trop, je l'espère, de citer un trait qui marque bien la façon différente dont les Américains et les Anglais entendent l'hospitalité vis-à-vis des étrangers.

En montant à nos chambres, nous lui avions

exprimé notre désir de l'avoir le lendemain pour convive au détestable buffet de Garrison, invitation qu'il avait déclinée en alléguant l'obligation de s'arrêter chez des amis. Le matin, M. Parsons installait sur l'omnibus et transportait dans le *Pullman* deux énormes paniers que, pendant les trois heures du trajet, il entourait d'une vive sollicitude. A midi, comme nous débarquions à Garrison, il nous déclarait que, « réflexion faite, il ne pouvait se décider à se séparer encore de nous et que, décidément, nous allions déjeûner ensemble. » Ce déjeûner, — le temps de trouver une table dans un bar qui domine la rivière, — nous le voyons sortir au grand complet des paniers de M. Parsons. Connaissant les maigres ressources du buffet de Garrison, il avait eu l'aimable pensée de leur substituer celles, bien autrement appréciables et pour nous fort imprévues, de l'Hôtel d'Héléna. Nous avions entendu le traiter fort mal, bien que de notre mieux ; c'est lui qui devenait notre amphitryon et, pour bourrer ses paniers de tant d'excellentes choses, notre compagnon, couché à 1 heure, avait dû se lever avant l'aube !

De telles prévenances dues à vingt-quatre heures de connaissance, à des relations qu'un hasard a fait naître et que vraisemblablement un autre hasard ne renouera pas, n'est-ce point le cas de chanter comme le vigneron français dont le phyl-

loxera n'avait pas encore changé la joie en tristesse :

« Ils n'en ont pas, ils n'en ont pas en Angleterre ? »

Pourquoi faut-il que le souvenir d'heures passées en si gracieuse compagnie soit gâté par celui de l'odieuse société des moustiques ?

En vain, aidé de M. Parsons, j'essaie d'entourer notre table d'un nuage de fumée : notre peau paraît offrir plus d'attrait à ces insupportables insectes que le tabac ne leur inspire de répugnance. Nous arriverons à Butte avec un masque de petite vérole et des têtes qui ressembleront à des boisseaux !

Aussi bien repus qu'atrocement piqués et défigurés, nous faisons nos adieux à M. Parsons. De Garrison un embranchement de 52 miles (84 kilomètres) nous mène à Butte, par Silver Bow où il se rattache à l'*Idaho Division Union Pacific,* que nous prendrons pour descendre sur Ogden.

Depuis Héléna notre route est très pittoresque. Nous franchissons sur des *trestleworks* des *creeks* profonds, dont les pentes escarpées sont boisées de pins et de mélèzes. Quand le train s'engage sur ces ponts-chevalets, ils ont des ondulations qui rappellent celles d'une mer légèrement houleuse. Le Mis de Beauvoir a très justement écrit d'eux : « que leur force consiste précisément dans une élasticité extraordinaire. »

Les *Snow-Sheds* (1) aussi deviennent nombreux. Sous l'un d'eux, le mécanicien se met à siffler désespérément. Le *breakman* arrive comme une bombe du wagon de queue, franchit en quatre sauts le couloir de notre *Pullman,* s'élance sur la plate-forme, serre vivement le frein et disparaît dans le car qui nous précède. Je ne m'inquiète pas autrement de l'incident, déjà fait à cette manœuvre des *breakmen* qui, à chaque appel de la machine, courent ainsi brider leurs roues, toujours pressés comme si le train était menacé de « télescoper » (2). Ici d'ailleurs l'émoi serait superflu. C'est un simple bœuf qui cause notre ralentissement subit. Il est sorti de son pâturage qu'aucune clôture ne sépare de la voie, s'est engagé fort avant dans le *Snow-Shed* et vient poliment à notre rencontre. Le mécanicien, touché de cette attention courtoise ou peut-être, comme nous, membre de la Société protectrice, ne veut pas faire usage du *cow-catcher* et invite à grands coups de sifflet le ruminant à re-

(1) On appelle ainsi les tunnels en charpente qui recouvrent la voie, dans les endroits où elle a besoin d'être protégée contre les avalanches de neige. Certains de ces *Snow-Sheds* n'ont pas moins de 50 miles (80 kilomètres).

(2) Je connais peu d'expressions aussi *imagées* que cette locution américaine. *On voit* ces longs wagons de 20 mètres cognant sur un obstacle et rentrant les uns dans les autres comme les tubes d'une lunette !

brousser chemin. Ce dernier s'y décide enfin, mais exécute le mouvement avec la nonchalance de sa race. Nous mettons bien quelques dix minutes à sortir avec lui du tunnel. A trente mètres de la sortie, nous apercevons le paisible animal rangé sur un des côtés de la voie, nous regardant filer d'un œil que j'imagine plein de reconnaissance pour le mécanicien.

Le soir n'est pas encore tombé quand nous arrivons à la gare de Butte, où nous sommes attendus. De notre *boggy* et en gravissant la côte qui domine la ville, ma vue embrasse le pays et les établissements que je viens visiter de deux mille quatre cents lieues.

La « Butte », qui a donné son nom à la contrée, est un cône tapissé d'herbe assez maigre, isolé au milieu d'une ceinture de collines de médiocre hauteur, dont l'ensemble ne me paraît se rattacher à aucun système orographique. Peu de ces mamelons qui ne portent une usine ; tout au moins les bâtiments, tantôt délabrés et momentanément abandonnés, tantôt utilisés et bien entretenus de quelque puits d'extraction.

Vers le Sud-Est, la ceinture s'ouvre. Dans cette échancrure et sur la déclivité du terrain, Butte-City étale les maisons qui abritent ses dix mille habitants. Ainsi contemplée de haut, la ville,

comme la plupart de celles d'Amérique, représente assez exactement les cases d'un grand damier.

Le district minier de Butte est, à l'heure où nous y pénétrons, l'un des très importants de l'Union. Sa fortune a commencé par les *placers*. Ceux-ci sont épuisés depuis longtemps ; mais ils payaient encore que déjà des filons relevés par les prospecteurs qu'attiraient le bruit des découvertes opérées dans ce coin de terre, devenaient l'objet d'exploitations fructueuses. Alice, Lexington, Multon (argent), Anaconda, Parott (cuivre), tiennent un rang élevé dans la nomenclature des établissements miniers du Nouveau-Monde.

Nous n'avons point l'intention d'introduire le lecteur dans *les cages* (1) de ces différentes mines et de le faire descendre avec nous à mille pieds sous terre. Il n'est point indispensable de s'enfoncer dans le noir des puits, ou de se cogner la tête contre le boisage des travers bancs et des galeries, pour prendre une idée exacte de ce que peut être la valeur des mines de Butte. Les statistiques officielles suffisent à la donner.

En juillet 1885, Alice, Lexington, Multon, —

(1) On appelle ainsi l'appareil qui sert à descendre et à remonter les mineurs. C'est un plancher d'environ quatre mètres carrés, rattaché par quatre tiges de fer à un toit formant dôme, au centre duquel est fixée l'extrémité du câble.

pour ne citer que les principales exploitations du district, — traitaient ensemble et par jour plus de 200 tonnes de minerai d'argent ; Anaconda et Parott, quelques 1200 tonnes de cuivre. Anaconda, à M. Haggin, de San Francisco, s'aménageait pour doubler sa production quotidienne. Blue-Berg, — un prospect de mineur Irlandais, acheté il y a trois ans $ 70,000 (1) par le descendant d'une des vieilles familles hollandaises de New-York, M. Van Z..., riche éleveur de l'Orégon, venu à Butte en quête d'un placement minier, — Blue-Berg se mettait en mesure d'ajouter journellement une centaine de tonnes au traitement des minerais d'argent du district.

Deux chiffres feront saisir le rapport de cette production avec la consommation :

Le marché de Paris absorbe annuellement environ 35 millions d'argent ;

Un filon comme Lexington, — tel qu'il se comportait jusqu'au niveau 500 (2), au-dessous duquel l'exploitation a rencontré des terrains brouillés

(1) Le signe $ placé devant le chiffre indique qu'il s'agit de dollars.

(2) Les *niveaux* ou stations du puits s'espacent généralement de 150 en 150 pieds, depuis la surface jusqu'à telle profondeur où l'extraction devient impossible, c'est-à-dire entre trois et quatre mille pieds.

d'où elle n'est point encore sortie, — pourrait aisément suffire au dixième de ce besoin !

L'argent est un magnifique métal, mais peu malléable, dur et difficile à travailler. Il est donc fort douteux qu'il soit jamais très largement appliqué à nos usages domestiques et que l'augmentation de sa valeur *commerciale* compense ainsi la perte de sa valeur *monétaire ?* La première est aujourd'hui descendue à 30 % de la seconde, le poids des monnaies étant resté exactement ce qu'il était au commencement du siècle, avant le colossal accroissement de la production. Le rétablissement du bi-métallisme dans les pays qui l'ont supprimé, une refonte générale des monnaies, donnant aux nouvelles pièces un poids qui corresponde mieux au cours actuel du métal, semblent deux mesures clairement indiquées si les Gouvernements veulent conjurer la ruine des exploitations argentifères. Nous croyons qu'avec elles et malgré la continuation des découvertes, on créerait un état qui permettrait de franchir une longue période d'années.

Quelque éventuel que soit à nos yeux, ouverts sur cette grave question, le maintien de la fortune de Butte City, — fortune née de ses mines et intimement liée à leur sort, — la ville a pris dans ces derniers temps un développement considérable. Elle possède ou construit de nombreux édifices

destinés aux services publics, plusieurs temples, une fort belle église catholique (la population catholique de Butte est de 3,000 âmes), des magasins aussi bien fournis que bien achalandés. Elle vient même d'obtenir la création d'une *Banque Nationale*, et nous trouverons souvent, au bas de nos dollars-papiers, la signature de son directeur, M. Dawis, qui fut le vendeur des filons Lexington et Allic-Braun à la Société française.

Pendant mon double séjour, la température est demeurée constamment agréable, sans ces intermittences de chaleurs excessives et de fraîcheurs dangereuses pour qui n'est point fait au climat Américain. Mais la neige apparaît souvent dès octobre, pour ne fondre guère qu'en juin. L'hiver, il n'est pas rare de voir le thermomètre descendre à 30 degrés centigrades. Le pays est d'ailleurs fort salubre : les seules maladies qu'on y redoute sont les pneumonies, celles-ci presque toujours mortelles.

Quant à son aridité, je n'imagine pas qu'il en existe de plus complète. Les filons de Butte sont des veines de quartz, projetées jusqu'à la surface dans un granit très dur. Sur ce granit, pas d'autre végétation qu'une herbe courte et rare ; pas un arbre dans les fonds ni sur les hauteurs ; pas un buisson le long de l'étroite rivière qui serpente entre les collines. Jusqu'à l'extrême horizon, on

ne voit pas d'autres bois que celui des charpentes, pas d'autre feuillage que celui des pins coupés dans la forêt lointaine, charriés, épointés et enfoncés dans le sol par les propriétaires qui tiennent à se procurer l'illusion d'une verdure. Ce système est très pratiqué, bien que les aiguilles du pin jaunissent assez vite. Le propriétaire de Blue-Berg l'a appliqué autour du chalet où il habite depuis tantôt un an avec sa jeune femme, une Anglaise charmante et du meilleur monde, maintenant si bien faite aux mines qu'elle n'hésite plus à descendre et à monter aux échelles des puits.

Je m'explique d'ailleurs très bien qu'on s'intéresse vite à la vie souterraine. Bien entendu, je ne parle pas ici des mineurs qui n'en connaissent pas d'autre, mais de gens qui ne sont point initiés au travail des mines. Je ne sais pas si l'attrait aurait duré pour moi, avec un séjour plus prolongé ? Toujours est-il que les heures passées au fond du Montana, *sous* et *sur* ces rocs dénudés et sauvages, compteront parmi les meilleures de mon existence !

Est-ce la séduction d'une étude nouvelle, poursuivie avec un guide en qui tous les mineurs américains reconnaissent « un maître ? » Le spectacle saisissant de cette lutte énergique et grandiose de l'homme contre la nature qui refuse de lui livrer ses secrets ? La douceur d'une cama-

raderie née à distance, de préoccupations communes, et qui se transforme sur place en une solide affection ? La cordialité de l'accueil ? La satisfaction de mon estomac, délivré des épreuves auxquelles le condamnaient les cuisiniers nègres des *Dining-cars ?* Je raconte mes impressions, plutôt que je ne songe à les analyser. Mettons que tous ces éléments se sont confondus pour causer celle-ci, ... ma volonté étant surtout de ménager la modestie de l'ami qui me reçoit, homme *d'action* que les compliments ennuient comme ils m'ont toujours ennuyé moi-même.

J'ai dit que l'estomac se refaisait amplement à Butte. Pour contenter l'appétit que développe l'air vif et sec de cette région élevée, nous avons de magnifiques rôtis, de succulentes grillades, du riz, des pommes de terre, un pain extraordinaire pour l'Amérique. W..... possède un cuisinier chinois, bon rôtisseur et remarquable pâtissier ; de plus, d'une propreté méticuleuse, fort rare chez les fils du ciel. Celui-ci, malgré l'incendie du Palais d'Eté et l'expédition du Tonkin, me témoigne une considération aussi flatteuse que distinguée. Sur un seul point, nous ne pouvons tomber d'accord : le pain grillé, beurré une demi-heure avant le déjeûner et *remis au four,* où les tartines mijotent regrettablement jusqu'au moment d'accompagner le café et la crême. J'ai beau dire : — « John (on

donne ce nom générique à tous les célestes employés au service domestique), c'est là un exercice à bon chinois, pas du tout apprécié par monsieur Français, » — j'obtiens sur le moment la réponse traditionnelle : « All right, » et, le lendemain, ... des tartines absolument pareilles à celles de la veille ! Contre cet entêtement originaire et original, qui me divertit fort, *ma considération* ne saurait prévaloir. J'avale donc tous les matins mes tartines beurrées à la mode chinoise, et John qui m'entoure de soins particuliers me paraît fort content de la façon dont j'expédie l'assiette.

Rien de moins homogène que la population de Butte ; j'ajouterai rien de moins stable, sans excepter l'élément américain ici le plus important, contrairement à ce que j'ai vu dans la *Prairie* où il me paraît dominé aujourd'hui par l'élément allemand.

Yankees, Anglais, Allemands, Irlandais, Italiens, les mineurs de l'Union n'ont qu'une préoccupation : se faire un pécule qui permette de gagner des terrains non explorés et d'y chercher pour *soi-même*. Dès qu'ils l'ont constitué, ils partent et reviennent rarement. Quelques-uns deviennent millionnaires ; les autres, leur pécule épuisé, entrent au service de l'Exploitation minière la plus voisine et la quittent pour recommencer,

aussitôt qu'ils sentent dans leur poche un nombre suffisant de dollars.

Il arrive fort souvent que les ressources s'épuisent juste au moment où tel prospect promet beaucoup. Le mineur tâche alors de le placer à option. Il donne sur sa découverte un *bond* de tel temps, reçoit comptant une faible somme et en stipule une plus forte si la continuation des recherches, désormais menées par l'acheteur, affirme la confiance de celui-ci et le décide à déclarer qu'il lève le Bond et garde la propriété.

Une « *Prospecting Company* », qui se formerait avec un modeste capital de $ 100,000, réaliserait, aux États-Unis, un colossal bénéfice. Sur dix prospects achetés, cinq coûteraient un peu, trois couvriraient leurs frais, les deux derniers rapporteraient 1,000 %. Il suffirait d'avoir, dans les districts miniers, des correspondants comme j'en connais et de les visiter tous les ans. Beaucoup d'Américains font fortune en revendant de grands prix à des Sociétés européennes ce qu'ils ont acheté bon marché des prospecteurs..... et préalablement débarrassé des *minerais de surface,* d'une exploitation facile et largement rémunératrice !

Je ne quitterai pas les mines du Montana sans dire un mot de leurs associations ouvrières,

« *Trad's Union* », dont il est malaisé de pénétrer le caractère et le but.

En apparence, ces associations constituent des ligues pour empêcher les réductions de salaires qu'elles ne consentiraient pas. Mais nous ne croyons pas que là se limite leur sphère d'activité ?

L'*Union des Mineurs de Butte,* par exemple, a constamment maintenu la journée à $ 3. 50 (18 fr. 20 c.) ; elle a jusqu'ici très facilement écarté les ouvriers étrangers, qui accepteraient de travailler à meilleur compte : ce n'est donc pas une question de salaire qui produit des agitations comme celles du 13 juin 1884, par laquelle fut provoquée l'arrestation momentanée du président et du secrétaire ?

Hâtons-nous d'ajouter, à l'éloge du sens américain, que les tumultes ont complètement cessé depuis la crise qui sévit sur les mines : les derniers anniversaires de l'établissement de l'*Union* à Butte se sont célébrés avec calme et sans incidents.

J'ignore quelles demandes imprévues une nouvelle ère de prospérité pourrait apporter aux Sociétés minières ? Toujours est-il avéré pour moi qu'elles ne se rattacheront pas aux revendications du prolétariat européen.

L'espoir qui m'a mis la plume à la main, de ne

pas écrire ici des articles tout-à-fait inutiles, va me faire sortir un peu de mon cadre. *L'Internationale* est un mal que je crois connaître, pour avoir longtemps suivi sa marche. Pourtant, si, — à des intervalles qui tendent à se rapprocher, — il se révèle par de brusques secousses, sa *vraie nature* échappe encore à beaucoup de gens. La bourgeoisie notamment, qui joue volontiers avec les roses-croix, les triangles, les collets bleus de la Franc-Maçonnerie et ne veut point admettre que les *Loges* aient frayé la voie à l'*Internationale,* me paraît avoir sur elle des notions peu précises.

La haute bourgeoisie considère la grande Union ouvrière comme « *une machine politique* », destructive de son capital et de son influence, mais ne témoigne de ses craintes par aucun effort sérieux, tendant à rompre le faisceau et à détacher de l'union tout ce qui n'est pas quand même un élément de désordre. L'autre, — la première de ces *nouvelles couches* dont M. Gambetta pressentait et annonçait l'avènement, — la petite bourgeoisie qui n'a pas de capital à défendre, estime assez « la *machine politique.* » Elle caresse l'institution au profit de ses candidatures, quitte à la malmener le jour où elle-même se sera enrichie, et sans intention de lui donner d'autre satisfaction que la liberté des grèves et quelques sièges au Parlement.

Double erreur d'appréciation et de conduite que

je voudrais combattre, et à laquelle — sortant pour un moment du Montana et même de l'Amérique où l'*Internationale* vient seulement de poser son pied, — je prie le lecteur de me laisser consacrer la fin de ce chapitre.

Machine de guerre contre *le Capital*, du moins dans son organisation présente? — Certes oui et des plus terribles;

Machine *politique ?* — Non.

L'*Internationale*, telle qu'elle se présente réellement quand on ne la détourne pas de son objet, n'a pas de *couleur politique :* elle n'en revêt une qu'en faussant ses principes et la doctrine de ses fondateurs. Des meneurs habiles, des ministères avancés peuvent l'amener momentanément sur un terrain qui n'est pas le sien ; au prix même de concessions périlleuses, ils ne sauraient l'y retenir longtemps. Déjà, en France, l'Association secoue les chaînes de l'ancienne alliance de 1877. Partout où elle sent sa force, elle se présente aux élections avec ses candidats ouvriers. Si la grande majorité des adhérents est plus portée vers la République universelle et radicale, les plans de l'Association s'accommodent fort bien de toute forme de *gouvernement démocratique,* de *tout régime politique basé sur le suffrage universel.*

Fort attrayants pour les bons ouvriers, pour les

travailleurs soucieux d'améliorer leur sort et celui de leurs familles, — pauvres gens que le manque d'instruction et de temps empêche de rien approfondir, — les plans de l'*Internationale* établissent entre elle et les autres sectes révolutionnaires une distinction marquée. Tandis que les nihilistes, anarchistes, etc., rêvent de « destruction totale », l'*Internationale* projette de « fonder », et ce dessein explique son extension rapide, son immense développement, comme la gravité du danger qu'elle suspend sur le monde.

Les gouvernements forts triomphent aisément des fauteurs de *désordre;* mais quand ils ont à protéger, contre des masses sincèrement préoccupées de créer un *ordre nouveau,* un état de chose aussi défectueux que notre régime économique actuel, leur tâche devient singulièrement ardue !

Nous ne nous indignons pas outre mesure de « la CONFISCATION », *éventualité* admise d'ailleurs et non *loi* décrétée par le programme de l'*Internationale.* De nos jours, hélas ! la force prime trop le droit. N'avons-nous pas vu les *classes dirigeantes* successivement auteurs ou complices :

De révocations qui enlevaient, à de vieux et irréprochables serviteurs de l'État, des droits à la *retraite* acquis par de longues années de *retenues ?*

De *réductions* ôtant à des rentiers le dixième de leur revenu ?

De *spoliations* de biens et d'établissements dont l'affectation est changée arbitrairement, contrairement à la volonté formelle, dûment ratifiée et depuis longtemps inattaquable de donateurs et de testateurs ?

Et, pour ne pas trop allonger cette liste de confiscations prétendues nécessaires, d'actes qui enlèvent leurs grades à des officiers de notre armée ?

Quoi d'étonnant que les *classes dirigées* veuillent étendre à des besoins pour elles plus immédiats ce système pratique, largement appliqué par des hommes qui nous traiteraient fort mal si nous nous permettions de douter du parfait repos de leur conscience ?

La constante ambition des bourgeois au pouvoir, d'arrêter la Révolution au point juste où elle cessera de leur profiter, est bien *humaine*. Est-elle aussi *fondée ?*..... Je la crois dans tous les cas très dure à faire accepter par les masses que l'Assemblée de 1871 a détachées de l'Empire.

Le programme de l'*Internationale* me paraît condamné par des considérations d'ordre moins élevé que la défense du *septième commandement,* mais plus appropriées à l'atrophie morale du siècle, plus saisissables pour notre génération positive.

Il n'est pas viable parce qu'il méconnaît l'une, au moins, des conditions essentielles de la vie

industrielle et commerciale : TRAVAIL, — CAPITAL, — CRÉDIT.

Théoriquement, « la Terre aux paysans » ne serait point une impossibilité, si les paysans consentaient à payer à la collectivité autant qu'aux propriétaires actuels ? Il est même curieux de remarquer que la seule partie peut-être réalisable des plans de l'*Internationale* est justement celle dont elle a moindre souci, un simple accessoire de son programme.

Théoriquement, comme *pratiquement,* jamais l'*Internationale* n'atteindra le but principal de ses efforts : son plein succès ne vivifiera pas cette chimère de « l'Usine aux ouvriers. »

Le *Travail ?* — Les ouvriers l'apporteraient mais dépourvu de la supériorité qu'il acquiert par l'émulation et la concurrence.

Le *Capital ?* — J'admets qu'il ne soit pas dissipé dans la joie de la victoire, qu'une sagesse bien improbable préside à sa conservation. Suffirait-il à l'intensité, à la durée de la crise sans précédents que déchaînerait le triomphe de l'*Internationale ?* La consommation ramenée au strict nécessaire par la ruine générale des gros consommateurs, l'épuisement des ressources ne devancerait-il pas la reprise ? Et cette pénible étape heureusement dépassée, le capital serait-il reformé quand se

révéleraient de nouveaux *trop pleins*, périodiques dans l'Industrie, plus fréquents avec le système des exploitations ouvrières qui pousseraient naturellement à la production.

Le *Crédit ?* — Celui-ci, en matière industrielle et commerciale, est *personnel* comme la confiance. C'est un hommage implicite rendu, dans une heure critique, à l'intelligence, à l'aptitude, à la valeur d'UN HOMME. Il ne saurait être instantanément attribué à une ASSOCIATION, si correctement conduite, si méritante qu'elle soit, et l'instantanéité seule du crédit détermine son efficacité.

Les doctrinaires de l'*Internationale* le comprennent si bien qu'ils songent à faire de l'État et des communes les banquiers obligés des exploitations ouvrières ? — Nouvelle chimère dressée sur l'infranchissable obstacle !

Raisonnablement, le crédit de l'État et des communes ne pourrait venir en aide aux exploitations ouvrières qu'après un examen de situation qui est la négation même du crédit. Si vous supprimez ce contrôle et cette étude, vous aurez tôt fait de vider la caisse. — Lenteurs mortelles d'instruction ou gaspillage financier, tels sont les deux termes rigoureux, inévitables, de la Banque de l'État et des communes.

Les ouvriers Américains entrevoient-ils ces vé-

rités qui échappent à leurs confrères d'Europe? Nous ne leur accordons pas tant d'honneur que de le supposer. Il est très possible que « les *Chevaliers du Travail* », les grévistes de Chicago soient, eux aussi, tourmentés du désir de posséder « l'instrument du labeur », les fabriques qui les emploient. Nous avons expliqué plus haut pourquoi les mineurs Yankees n'ont pas d'aspirations semblables. Donné leurs habitudes nomades, qu'ils ne pensent pas à changer, l'expropriation des mines et des usines ne leur servirait à rien.

Ajoutons qu'aux États-Unis la presse entière s'attache à renseigner, à éclairer les prolétaires et ne les leurre pas d'espoirs décevants, pour grossir le tirage ou servir des ambitions inavouables et malsaines.

Chez nous, les patrons n'ont pas eu l'idée de créer un organe qui répande la lumière dans l'esprit troublé de leur personnel. S'entendraient-ils aujourd'hui, — bien tardivement, — pour le fonder, je me demande s'ils découvriraient des penseurs assez profonds, des rédacteurs assez disposés à la contention d'esprit, assez affranchis du joug des idées préconçues pour aborder utilement l'étude de ce difficile problème de « LA PARTICIPATION GRADUELLE DES OUVRIERS AUX BÉNÉFICES DES DIVERSES ENTREPRISES », dont la solution sera en même temps celle de la question sociale ?

Le *péril social* inquiète vaguement tout le monde, compris ceux qui jonglent avec lui. Depuis la chute de l'Empire, la *question sociale* ne paraît sérieusement intéresser que les *masses* résolues à la trancher, serait-ce par des moyens violents.

Celles-ci, abandonnées aux pires suggestions de leur misère, fort accrue par la persistance de la crise économique actuelle, se serrent de plus en plus autour de chefs qui leur promettent la fin de leurs maux et acceptent d'eux la *discipline* sévère qu'ils refuseraient à des autorités régulières.

Étrange inconséquence de notre nature ! — Éloquente affirmation du besoin *inné* que l'homme a d'obéir à quelqu'un ou à quelque chose !

Depuis moins de cent ans, pour conquérir notre liberté, nous avons en France renversé trois « tyrans ». — M. Chevreuil gamin a peut-être vu rouler au panier la tête de Louis XVI ? Ceux-là commencent à se faire rares qui ont connu Charles X. Moi, j'avais douze ans quand Louis Philippe est tombé au chant de la *Marseillaise* et son parapluie ne représente guère, dans mes souvenirs d'enfant, un « étendard sanglant de tyrannie levé contre nous ! »

Or, cette « liberté si chère » à peine conquise, INVARIABLEMENT, au lendemain de toutes nos Révolutions, nous nous empressons de l'abdiquer, qui dans une *Vente,* qui dans une *Loge,* qui dans les mains de *Marianne* ou de l'*Internationale.*

X.

L'Utah and Northern Railroad. — Ogden. — Salt Lake-City. — Les Mormons. — Le Central Pacific Railroad.

L'embranchement de Butte-City nous ramène à Silver Bow, où nous prenons l'*Idaho Division Union Pacific,* autrement appelée l'*Utah and Northern Railroad,* qui, à travers les territoires du Montana, de l'Idaho et de l'Utah, relie le *Northern* à *l'Union Pacific.* La longueur totale de la ligne, de Garrison à Ogden, est de 469 miles (755 kilomètres) : nous en avons fait 52 pour venir à Butte ; il nous en reste donc à faire 417 (672 kilomètres) jusqu'à Ogden. On les franchit en 26 heures.

Ces 417 miles que, repassant par Butte, j'ai trois fois parcourus en quinze jours constituent la partie la plus fatigante de mon voyage.

D'abord l'*Utah and Northern* est un des *railroads* à voie étroite (1) pour lesquels M. *Pullman* a dû réduire les proportions de ses *cars :* on ne peut y respirer la nuit et tâcher d'y dormir qu'à la condition de louer la section entière. Il est d'ailleurs aisé de se la procurer : les voyageurs qui ne regardent pas à la dépense sont ici plus clairsemés ; on recherche moins les *Pullman* ; les élégances du *Limited* ont disparu, avec les riches banquiers de l'Est et leurs ladies. Par contre, l'affluence est grande dans les wagons ordinaires : ils ne font que se vider et se remplir.

La diminution du confort n'est pas rachetée par l'attrait du paysage, l'un des plus désolés que j'ai rencontré sur le long ruban de rails qui sillonne le territoire Américain. Les *Rocky-Mountains* intéressent un moment avec leurs fragments de montagnes façonnés comme les enceintes des châteaux du moyen-âge. Mais quand la vue cesse d'être

(1) Ces voies étroites ont encore une largeur qui égale au moins celle de nos voies d'Europe. Les Américains sont d'ailleurs en train de ramener leurs lignes du Sud au type adopté dans l'Est. Les 12, 13 et 14 juin dernier, *en trois jours*, presque sans interrompre le trafic, ils ont ainsi transformé 12,500 milles (20,000 kilomètres) de leurs chemins de fer, soit plus de la moitié de notre réseau français (37,000 kilomètres) et le 1/22 du réseau actuel de l'univers (450,000 kilomètres).

étonnée par ce caprice de la nature, la lassitude arrive vite au milieu des tours éventrées, des donjons en ruines, des rocs bizarres qui se prolongent sur des miles après des miles, pendant des heures après des heures, presque jusqu'au North Fork Snake River dans l'Idaho.

De cette région montagneuse on tombe brusquement dans d'interminables plaines de sable, quelquefois traversées par des *creeks* dont aucune végétation ne couvre les rives. Ce n'est qu'au-dessous de Pocatello, point de jonction avec l'*Orégon Short Line Union Pacific,* et après avoir dépassé le *Malad River,* que la voie longe de nouveau des hauteurs. Celles-ci sont d'abord assez arides du sommet à la base ; mais quand on a dépassé Franklin, limite de l'Utah, elles ne tardent pas à porter à leur pied les belles cultures des Mormons.

Les buffets de la ligne sont bien les plus exécrables, les plus salement servis du Nouveau-Monde. Il en est un entre autres où ni mes voisins ni moi n'avons pu découvrir, je ne dis pas à quelle *partie,* mais à quelle *espèce* d'animal était empruntée la tranche que les Mormonnes plaçaient devant nous ? Appartenait-elle à la race bovine, ovine, porcine, chevaline, âsine ou mulassière ? Ce point obscur aura peut-être été éclairci par les voyageurs des trains qui ont suivi le nôtre, étant admis dans cette région de l'Est que les plats de

résistance confectionnés le lundi doivent résister aux couteaux et fourchettes des passants de toute la semaine? La *contemplation* des repas coûte 75 cents. Nous les contemplons donc à ce prix trois fois par jour, en buvant quelques verres de lait, celui-ci même de qualité plus que médiocre.

Mais si le lait sans pain est une alimentation un peu légère pour qui ne tète plus depuis tout-à-l'heure un demi-siècle, nous avons, comme à Garrison, la satisfaction d'offrir aux moustiques une nourriture qu'ils paraissent fort apprécier. Le *coloured man* a beau baisser les doubles glaces des fenêtres, fermer les portes et vasistas, il réussit bien à établir à l'intérieur du *car* une température sénégalienne, mais nous protège mal contre la poussière et les morsures. Pendant les deux tiers du trajet, notre voiture est remplie d'un nuage où l'analyse microscopique constaterait la présence d'autant de petites ailes et de petites trompes que de grains de sable.

Mais appliquez à la situation les préceptes d'une saine philosophie : demandez-vous ce qu'eût été le voyage si vous étiez venu là dix ans plus tôt? La comparaison avec le passé vous fera trouver le présent presque doux. La voie ferrée n'existait pas. Comme moyen de transport, on n'avait que le *mail-coach* partant de Corinne et y rentrant trois mois plus tard..... quand il y rentrait! Le plus

souvent les Indiens, les *rowdies* (1), la famine, dénouaient tragiquement le voyage. Il n'y en avait pas en Amérique de plus pénible et de plus dangereux. Aujourd'hui la souffrance, bien moindre, est limitée à 26 heures. La sécurité est presque absolue. Les Indiens, durement étrillés par les troupes fédérales, ont abandonné le sentier de la guerre, et ne songent plus guère à attaquer les trains. Rarement une vingtaine de *cow-boys* imaginent de se réunir pour enlever quelques mètres de rails et arrêter un convoi. Quand la chose arrive, les voyageurs les moins atteints de calvitie n'ont rien à craindre pour leurs chevelures. Il leur suffit de tendre les mains et de se laisser ôter leurs montres, leurs bagues et leurs dollars. Ainsi fait-on à moins que le train ne transporte un *sheriff* (2). Comme l'amour-propre de celui-ci

(1) Il est assez difficile de définir ce qui constitue le *rowdy*. — C'est l'*aventurier* de Far-West, sans profession déterminée, vivant généralement du bien d'autrui, qu'il le prenne en trichant au jeu, en jouant du couteau ou du revolver. Les *rowdies* vieillissent rarement. La plupart, après avoir plus ou moins longtemps échappé à la justice, finissent au bout d'une corde, s'ils ne sont pas arrêtés par une balle dans quelqu'une de leurs expéditions.

(2) Le *sheriff* est chargé, comme nos commissaires de police et nos gendarmes, de la constatation des délits et de l'arrestation des criminels. Il ne porte point d'uniforme, point d'insigne et tient son mandat de l'élection.

ne lui permet pas de se laisser dévaliser, si le déraillement ne lui a pas brisé les os il joue du révolver et la résistance devient générale. Chacun tire son arme. Les ladies s'abritent derrière les banquettes. Si la martiale attitude des hommes n'en impose pas aux agresseurs, le combat s'engage et suit le sort de tous les combats.

J'ai bien cru, lors de mon second passage, à l'un de ces accidents de route. En pleine nuit, sur deux ou trois secousses violentes et sans que le sifflet du mécanicien eût signalé la proximité d'une station ou la rencontre d'un convoi, notre train venait de suspendre sa marche. Ceci se produisait, justement à un endroit dont le renom est assez fâcheux, où dix-huit mois auparavant M. Sc..., un voyageur de ma connaissance, avait dû laisser les objets énumérés ci-dessus..... et ses bottes en plus, une admirable création de Delail! J'avais déjà saisi mon revolver, pour ne pas laisser chanter seul celui du *sheriff* s'il s'en trouvait un parmi mes compagnons, et, à genoux sur mon cadre, la tête hors des rideaux, position qu'avaient immédiatement prise les autres occupants des lits, je regardais aux deux extrémités du couloir, attendant l'entrée des *cow-boys*. Attente fort heureusement inutile! Trois minutes après nous repartions, toutes les têtes rentraient, et je me rendormais

sans avoir découvert la cause de cet insolite et assez émouvant arrêt (1).

(1) Dans leurs attaques des trains, les *cow-boys* et les *rowdies* visent beaucoup moins les voyageurs que les wagons, toujours richement chargés, de *Wels-Fargo*. Ces wagons sont blindés, pourvus de meurtrières par lesquelles les gardiens ripostent aux agressions.

En 1883 ou en 1884, les assaillants d'un des trains de l'*Utah and Northern Railroad*, ne pouvant parvenir à briser le *car de Wels-Fargo*, entreprirent de le faire sauter avec de la dynamite sans doute volée dans une des mines du district : le wagon ne se disloqua pas et ne livra pas son contenu. — On ne dit point si les gardiens furent gravement avariés !

La justice ne s'inquiète guère des cadavres jetés sur les talus. Quand par hasard elle s'en occupe, sa répugnance à admettre *le cas de légitime défense* conduit à de bien originales sentences.

Chevauchant dans le *Far-West*, vous croisez des *gentlemen* désireux de s'assurer si votre montre marche bien, si votre portefeuille n'est pas tombé de votre poche, assez complaisants même pour vous délivrer, — autant que vous vous montrerez reconnaissants de leurs bons offices, — de tous les ennuis de l'existence ! Mieux armé qu'eux ou meilleur tireur, vous avez la chance d'en démolir une paire, de sauver votre peau et de garder vos dollars et vos bijoux. En France, votre avocat plaiderait la *vérité* et le jury ne délibérerait pas cinq minutes avant de rapporter un verdict d'acquittement. En Amérique, l'emploi du même système ne vous évitera pas une longue détention préventive et probablement une condamnation pour meurtre. Votre avocat plaide donc l'*accident* « Vous portiez une carabine, un

L'après-midi n'est pas très avancée quand nous accostons le trottoir en bois de la gare d'Ogden. En attendant la formation du train qui doit nous conduire à Salt-Lake-City, par un embranchement de 37 miles (60 kilomètres) dont Brigham Young a été le constructeur, j'ai le temps de me dégourdir les jambes. Toute circonscrite qu'est ma promenade à l'étendue du quai, elle me permet, vu la situation relativement élevée de celui-ci, de saisir assez bien la physionomie du pays.

« revolver neuf que vous vous plaisiez à essayer sur le tronc « d'un arbre : vos balles ont manqué le tronc et rencontré « la tête ou la poitrine des deux *honorables gentlemen*. » C'est un malheur qu'on ne vous oblige pas à regretter, pourvu que vous vous déclariez prêt à indemniser la famille. Comme, neuf fois sur dix, la famille est introuvable, on remplace l'indemnité par une amende. Vous sortez de l'audience allégé de pas mal d'argent, mais content de vous sentir désormais parfaitement en règle avec la loi !

Et qu'on ne m'accuse point d'*exagérer*. — Pas un Yankee sincère ne contestera ce que j'avance ici. A une date toute récente, il a été ainsi jugé au Texas, et de tels arrêts sont loin de constituer l'*exception*.

La Société *Wels-Fargo*, représentée à Paris, 19, rue Scribe, n'est pas l'unique Entreprise des transports de l'Union ; mais elle prime toutes les autres par son importance que l'ouverture des Railroads a pourtant diminuée. Du Mississipi au Pacifique, du Mexique à la Colombie anglaise, les *mails-coachs* à quatre roues de *Wels-Fargo*, escortés d'hommes armés, ont longtemps charrié seuls

Le site mérite de nous arrêter quelques instants.

La ville est bâtie à l'Est et à peu près au centre de l'immense nappe du *Great Salt-Lake* (1), où le soleil à son déclin projette de longs reflets d'or pâle et de cuivre rouge, tandis que — derrière *Cimeh Island* et les roches escarpées de ses trois autres îles — le lac garde les tons bleuâtres de l'ardoise. A gauche de l'étroit bassin où s'allonge la voie que nous allons suivre, les *Wahsatch-*

avec quelque sécurité les voyageurs, les lettres et les paquets. Dans toute station de chemins de fer, dans tout établissement de blancs du *Far-West*, vous apercevez une logette en bois où l'inscription *Wels Fargo and Co* se détache en grandes lettres blanches sur fond bleu. La Compagnie a des agents partout, des wagons spéciaux sur tous les trains et expédie dans tous les pays du globe. Le prix de ces expéditions est assez élevé, mais leur extrême commodité et la parfaite régularité du service maintiennent à MM. Wels et Fargo la préférence des Américains.

Il n'y a pas vingt ans que J. Fargo, commissionnaire à San Francisco, transportait ses paquets à travers la ville dans une charrette à âne. La richesse de Wels ne devait guère dépasser la sienne. Ces deux laborieux sont parvenus à créer la plus colossale maison de transport du globe et la haute finance de New-York se dispute leurs actions.

(1) Le *Great Salt-Lake* a une longueur de 75 miles sur une largeur de 28 (120 kilomètres sur 45) et 280 miles de circuit (450 kil.). Sa forme est irrégulière et sa profondeur trop médiocre pour la navigation.

Mountains dominent de leurs cimes — roses, bleues et violettes à cette heure du jour — la rive et la ville traversée par une rivière qui sort du flanc des monts et va se jeter dans la *Weber,* le plus riche affluent du lac. Pas un nuage au ciel, dans l'air pas une vapeur qui empêche de distinguer les détails les plus lointains du paysage. Au fond du panorama se dessinent nettement les cîmes neigeuses des *Jumeaux,* tandis qu'à l'horizon de l'Ouest la vue se perd sur les *Cedar Mountains,* qui séparent la terre des Mormons du *Grand Désert Américain.*

Le trajet d'Ogden à Salt-Lake-City dure à peu près deux heures, grâce à de continuels arrêts devant des fermes et des hameaux. Nos roues soulèvent une telle poussière que nous n'apercevons plus guère que les eaux, maintenant mates et sombres, du lac endormi sur sa grève de sable. Dans les wagons, constamment pleins, bourdonnent des myriades de mouches et de moustiques, la plaie de *Deseret.*

Les hôtels de la « *Nouvelle Sion* » sont exécrables. Je conseille aux voyageurs de dîner et de coucher à Ogden, où ils trouveront soit en ville, soit à l'hôtel-restaurant de la gare, des chambres très propres et une table relativement bonne. Il y seront servis par des garçons blancs, singularité dans le *Far-West* : les Mormons Européens n'ont pas la

répugnance des Yankees pour les emplois domestiques.

Salt-Lake-City ne se distingue de toutes les nouvelles villes d'Amérique que par les jardins et les vergers dont s'entourent ses maisons. Sauf dans *Main-Street,* les murs de celles-ci disparaissent sous la verdure.

Tout « Saint » dans l'aisance commence par construire au centre de son enclos une maison en bois ou en adobes (1). Autour de cette habitation principale, son foyer à lui, il éparpille autant de petites constructions qu'il possède de femmes. Chaque fois qu'il rallume le flambeau de l'hyménée, il ajoute à sa collection une nouvelle bâtisse. Les Mormons moins riches se contentent de la division des chambres ; mais je dois rendre à la pureté de leurs mœurs l'hommage qu'ils pratiquent religieusement cette division..... toutes les fois que l'état de leurs affaires ou leurs déplacements ne la rendent pas impossible !

Les innombrables petits toits des épouses, émergeant des bosquets que domine le toit majeur du patriarche, donnent à Salt-Lake-City un cachet d'originalité qui n'est pas sans charme. M. de Hübner a trouvé une image heureuse qui présente bien aux yeux la *nouvelle Jérusalem :* « une large

(1) Brique séchée et cuite au soleil.

aiguière remplie de feuillage et de fleurs ». Depuis son passage, le feuillage a grandi, d'autres fleurs ont poussé, mais l'aspect général n'a pas changé.

A Salt-Lake, les cases du damier Américain sont séparées par d'immenses avenues, plantées elles-mêmes de fort beaux arbres, acacias et cotonniers (1), bordées de trottoirs en bois non moins immenses que les chaussées, et de ruisseaux d'eau courante larges et profonds comme les fossés de nos routes.

Le seul édifice qui attire l'attention est le « *Tabernacle* », le grand temple des Mormons.

Si son architecte a « reçu l'inspiration », elle a dû lui venir de quelque pâté de Pithiviers, importé aux bords du *Jordann* par la fantaisie gastronomique d'un Mormon de l'Ancien-Monde ? La calotte en maçonnerie, sous laquelle se pressent tous les lundis (2) des milliers de « Saints », rappelle à s'y méprendre celle dont les pâtissiers de la sous-préfecture du Loiret recouvrent leurs mauviettes. Donné la cuisine de notre auberge, je confesse humblement que je préfèrerais de beaucoup une croûte confectionnée par eux à celle du Tabernacle !

Je ne reprendrai point pour mon compte l'étude

(1) Plus exactement *arbres-coton*. — C'est une espèce qui ne croît, paraît-il, que dans l'Ouest du Missouri.

(2) Le lundi est le jour férié des Mormons.

si bien faite par le Bon de Hübner et le Vte d'Haussonville, de « *l'Église des Saints des derniers jours* ».

D'abord je n'ai pas vu, comme ces messieurs, le *mormonisme battant son plein.* Quand j'ai visité Salt-Lake, Brigham Young avait vécu ; déjà sa religion s'émiettait et je ne saurais en parler avec la même autorité.

Ensuite la doctrine mormonne, d'où ne surgit aucune idée neuve profitable à l'humanité, me paraît un sujet de *curiosité passagère,* plutôt que de *puissant intérêt* pour la génération présente, absorbée par les soucis de sa propre existence, nullement encline à s'attacher longuement à l'étude spéculative et bientôt rétrospective d'une société tout à fait séparée des autres.

J'apporte donc simplement ici mon sentiment personnel, prévenant le lecteur qu'il aurait grand tort de prendre pour un *oracle* une impression née d'un examen rapide, très superficiel, et je la livre d'avance à toutes les critiques.

Le mormonisme, *secte religieuse,* me paraît la plus colossale plaisanterie d'un siècle qui pourtant en aura vu de robustes,.... surtout en approchant de sa fin !

Des deux farceurs qui se la permirent, le second possédait d'ailleurs sur le premier une incontes-

table supériorité. — Joë Smith, le fondateur ou le régénérateur du mormonisme (1), prématurément expédié « au pays des Saints » par une justice un peu sommaire (2), ne fût de son vivant qu'un assez mauvais drôle. Brigham, le continuateur de Joë, vous frappe d'un étonnement voisin de l'admiration.

Je sais bien que la secte s'est constamment recrutée parmi les populations les plus ignorantes et les plus misérables : les pires quartiers des villes d'Angleterre, les campagnes de l'Écosse, les pâturages du pays de Galles, les côtes et les vallées de la Scandinavie sont à peu près les seuls milieux où les *missions apostoliques* du Prophète aient fait des prosélytes, et, — pour tout ce qui ne se

(1) On sait que les livres saints des Mormons attribuent l'origine de la secte à une « immigration de la tribu israélite et privilégiée des *Néphites,* remontant au règne de Salomon ! » Les immigrations auraient continué, la dernière précédant de six cents ans l'ère chrétienne !

(2) Joë Smith, trente-neuf fois mis en jugement, trouvait toujours le moyen de se faire acquitter par des tribunaux composés de Mormons, en apparence soumis aux institutions démocratiques de l'Union américaine. Cité devant la justice de Carthage, chef-lieu du comté de Hancork (Illinois), il attendait avec son frère Hiram un nouvel acquittement, quand deux cents miliciens déguisés et le visage noirci envahirent la prison où il était détenu et le fusillèrent après une courte défense.

rattache pas directement à l'agriculture, — ceux-ci sont restés très au-dessous des « gentils », du Far-West. Mais si vaste et si fécond que soit le champ de la bêtise humaine, on n'en fait pas sortir sans être un homme très fort ce que Brigham Young en a sorti.

Réconcilier les dissidents après le désastre de Nauvoo (1), concevoir et accomplir à travers un pays sans routes, sans ressources, souvent sans eau, ce grand exode de quinze cents miles (600 lieues) qui, commencé au Mississipi, devait finir à l'*Ensign Peak* (2), franchir les défilés des Montagnes Rocheuses, le désert, la chaîne des Wahsatch, ce *canon de l'émigration* où chariots et attelages roulaient dans l'abîme, d'autres Améri-

(1) En 1846, Nauvoo fut attaquée par deux mille Illinois et bombardée trois jours. Le 17 septembre, les assiégés l'évacuaient et se réfugiaient de l'autre côté du Mississipi. La ville fut pillée et incendiée le lendemain par les milices victorieuses.

(2) Quand Brigham Young, après l'évacuation de Nauvoo, fit décider le grand exode par le conseil des douze apôtres, « il avait vu en rêve un rocher cônique, se dressant sur les bords d'un lac, vers lequel Dieu lui ordonnait de se diriger. »

Il existe bien, dans le bassin du Lac Salé, un promontoire affectant cette forme. Les Mormons, en souvenir de la vision du Prophète, l'ont appelé *Ensign Peak* (Pic du renseignement).

cains que le charpentier du Vermont étaient capables de le faire et je ne vois rien là qui dépasse l'énergie, la persévérance, la fertilité d'expédients des Yankees. — Sans regarder hors de notre Europe, qu'est cette entreprise auprès de celle qui, le 24 juin 1812, transportait au-delà du Niemen six cent mille soldats de toutes les nations, et en conduisait la moitié jusqu'à Moscou ?

Mais captiver le quart d'un siècle la volonté de deux cents mille « convertis », fussent-ils des plus ignares du monde, les maintenir groupés autour de cette billevesée « qu'on est un Prophète à l'oreille de qui Dieu chuchote ses ordres dans toute sorte d'affaires temporelles », se faire accepter pour « l'intermédiaire de Jéhovah », donnant ou refusant, « par commandement spécial, le *privilège* de la pluralité des épouses », exercer son ingérence dans la famille comme on monopolise les bras et le produit de leur travail, — quand le Mexique cédait l'Utah aux Etats-Unis, se faire nommer gouverneur de l'Etat, forcer constamment la main au Congrès peu désireux de mettre aux prises l'armée fédérale et « les bataillons mormons », — épouser trente-deux femmes dont seize « *sealed* » (1),

(1) La femme « scellée » ne vit pas toujours conjugalement avec l'homme à qui l'a unie sous cette forme l'inspiration divine communiquée au Prophète. L'épouse d'un Mormon peut très bien être la femme *céleste,* l'épouse

remplir de ses enfants une école aussi grande qu'une église, — trouver encore, après tout cela, le moyen de s'éteindre tranquillement (1) dans un âge assez avancé, laissant une fortune de douze millions de dollars (plus de soixante millions de francs), force est de reconnaître qu'une telle carrière exigeait une vigueur physique et intellectuelle peu commune et je me demande si, des plus acharnés détracteurs de Young, beaucoup l'auraient fournie ?

Convient-il d'aller plus loin ? — Je ne le pense pas.

Dans ce qui subsiste de l'œuvre multiple de

spirituelle d'un autre Mormon. La bénédiction nuptiale la « scelle » ainsi..... pour la vie future !

Entendez-vous l'exclamation de la Mormonne qui trouve son mari froid ? — « Ah ! quand j'occuperai au Paradis le lit de ton voisin X... ! »

On sait que le Dieu des Mormons est une divinité de chair et d'os, nullement dissemblable de l'homme. Au Paradis, les gens mariés conformément à la Loi continuent à l'état de *dieux* leur existence terrestre, tandis que les autres, passés simplement à l'état d'*anges*, deviennent les domestiques des bienheureux et demeurent éternellement célibataires !

(1) Joé Smith n'avait que 39 ans lors de sa fin tragique, — Brigham Young né en 1801, à Whitgam (Vermont), a eu une mort douce après une verte vieillesse. Il s'est éteint à Salt-Lake le 29 août 1877.

Brigham Young, je n'ai remarqué nulle part cette ampleur qui constitue l'ineffaçable empreinte du Génie. *Œuvre extraordinaire* d'un esprit fin, perspicace, opiniâtre, souverainement habile quoique inculte ? — Nul ne saurait le contester. *Création grandiose,* marquée non pas même au coin du génie, mais d'une très vaste intelligence ? — Je doute que la postérité l'accorde à Young, si tant est que la postérité s'occupe de « l'Eglise des Saints des derniers jours. » (1)

Bien que « le peuple biblique *(bible people)* » se

(1) « *Church of Jésus-Christ of later days saints* », ainsi s'intitule l'Eglise mormonne.

M. Lambert de Sainte-Croix estime que « la religion des Mormons ressemble un peu à la religion protestante méthodiste, avec la polygamie en plus ». J'inclinerais plutôt à la rattacher au Judaïsme primitif.

Le peuple mormon compare volontiers son grand exode à celui d'Israël. Salt-Lake City, bâti sur l'emplacement de son dernier campement est pour lui « *la nouvelle Sion* » ; l'Utah, « *le lac de Tibériade* » ; le Great Salt-Lake, « *la mer Morte* » ; le canal naturel qui les réunit, « *le Jourdain* ». Tous les noms de la contrée colonisée par le Prophète sont des *noms bibliques*. Le « *Tabernacle* » prétend être « *le Temple de Salomon* ». La vie des Mormons ressemble d'ailleurs par maints côtés à celle des patriarches et on dirait qu'ils se sont attachés à en ressusciter le type : la plupart de leurs dignitaires, apôtres, grands prêtres, évêques, anciens, sont des hommes à grande barbe, qui reproduisent assez exactement les Moïse et les Abraham des manuscrits du

dise appelé à « régénérer le monde », les jours du mormonisme en Amérique me paraissent comptés. Brigham Young est mort à l'apogée de sa puissance, mais celle-ci chancelait sur ses bases.

Quand il quittait les bords du Mississipi pour ceux du Lac-Salé, le Prophète croyait retrancher ses Mormons dans un pays géographiquement inaccessible. L'ouverture de la ligne du Pacifique, en 1869, dissipa tristement son erreur (1). Avec et par la voie ferrée a commencé l'affranchissement des rares Gentils égarés dans la Vallée des Saints. La

Moyen-Age. Ils ont conservé le *baptême par immersion*, administré aux seuls adultes.

Il est vrai que les Mormons, — acceptant l'Evangile avec la Bible, — pratiquent la communion, ont un Conseil de douze Apôtres et croient à Jésus-Christ. Ils paraissent même le connaître mieux que nous catholiques, puisqu'ils affirment que « *le Fils ressemble beaucoup au Père, avec un air beaucoup moins âgé !* »

(1) Brigham Young déclarait « qu'il ne craignait ni les chemins de fer, ni le contact des Gentils », et, sans doute à l'appui de ce dire, il a construit lui-même l'embranchement qui relie Salt-Lake à Ogden. Il me paraît impossible d'admettre qu'il n'ait pas immédiatement compris quelle grave atteinte allait être portée à l'état de choses si laborieusement édifié par lui. *Son petit chemin de fer* ne me prouve pas la sincérité de ses déclarations, mais seulement que, n'ayant pu empêcher le *grand railroad*, il voulait du moins en tirer parti. Ogden traversée, Brigham n'avait plus aucun intérêt à laisser Salt-Lake en dehors du réseau.

découverte des mines d'argent des monts Wahsatchs, la soudaine irruption des mineurs qu'elle détermina, l'affluence croissante des chercheurs de métaux précieux, ne tardèrent pas à accentuer le mal. Le nombre des émigrants non Mormons grossissant tous les jours, la terreur disparaissait déjà du vivant de Brigham Young, chez ceux qu'il avait si longtemps courbés sous le joug de son pouvoir. Avant même l'achèvement des travaux du chemin de fer, Corinne — ville de Gentils — se fondait à 60 miles du Tabernacle, recueillait les déserteurs du mormonisme et bravait le Prophète et ses Danites (1). La *nouvelle Sion* elle-même devenait *Salt-Lake City,* une ville presque aussi américaine que mormonne, avec son *Chief-justice,* ses fonctionnaires appointés par le gouvernement fédéral, ses banquiers, ses négociants non Mormons, dont les opérations s'étendaient rapidement, détruisant le monstrueux monopole des espèces et du papier, des vivres, des denrées, des produits du sol, sur lequel Brigham avait assis son omnipotence.

Young, dont le grand âge n'avait point altéré les facultés, sut très habilement dominer ces difficultés naissantes. Jusqu'à sa fin, il a maintenu intacte, non pas peut-être la *réalité,* mais l'*apparence* de

(1) Milice mormonne gardienne du Prophète.

son pouvoir, et défendu *tant bien que mal sa Communauté.*

Mais la crise est devenue intense sous John Taylor (1), son successeur, le troisième Prophète, et, lors de mon passage à Salt-Lake, elle arrivait évidemment à l'état aigu. Les Mormons venaient, d'ailleurs, de l'aggraver par une insigne maladresse : le 4 juillet, anniversaire de la Déclaration de l'Indépendance, ils avaient mis en berne l'étamine aux 37 étoiles de l'Union, voulant ainsi protester contre le bill du Congrès, d'ailleurs encore inappliqué, qui leur interdit la polygamie. Des officiers, — que la fête avait attirés en ville, — ont trouvé avec raison la manifestation d'un goût médiocre et sommé la municipalité de faire relever l'étendard. Celui-ci a fini par être hissé au haut du mât, mais après une résistance qui a failli mettre aux prises l'armée et les Mormons.

La polygamie ! Elle est, en effet, — plus que la confusion des pouvoirs civils et religieux de l'*Église* et de l'*État,* si contraire pourtant aux idées américaines, — la cause de la querelle qui divise les Yankees et les Mormons.

(1) Ce John Taylor, alors apôtre, est l'auteur d'une adresse aux Français, publiée en 1852 au cours d'une *mission* dont il avait été chargé en France et qui aurait abouti au baptême par immersion d'une femme de 64 ans dans le ruisseau de Harfleur !

L'argument des sectaires est celui-ci :

« Les auteurs de votre Constitution ont décrété que toutes les religions seraient libres sur le territoire de l'Union. La polygamie est pour nous un *dogme ;* il n'appartient pas à un acte du Congrès de nous dépouiller d'un droit qui résulte de la Constitution. »

Sans rechercher si un acte que la presque totalité des législations a qualifié CRIME et puni de la mort ou du bagne, peut être accepté pour *un dogme* par un gouvernement régulier, il est certain qu'en Amérique l'opinion condamne universellement la polygamie des Mormons. Bien que celle-ci n'ait été déclarée DEVOIR et PRIVILÈGE qu'en 1852, la *pratique* de l'immoralité aurait précédé le *principe* et remonterait à l'origine de la secte.

Joë Smith était détenu dans la prison de Carthage sur l'accusation de seize dames, affirmant que « le Prophète, le grand-prêtre et d'autres dignitaires avaient attenté à leur honneur ». Hiram, le frère de Smith, « tenait registre des plus jolies ». Beaucoup avouaient avoir cédé « par l'impuissance où elles s'étaient trouvées de se défendre contre l'autorité du Prophète ». Smith, « parlant au nom du ciel », aurait osé permettre à ses fidèles de se donner plusieurs concubines.

Les apôtres ont généralement de trois à cinq femmes.

Si restreint que soit le *privilège* d'un Mormon, vous rencontrez peu de membres de la secte qui ne possèdent au moins deux épouses.

Les Galloises, Norvégiennes et Danoises, *élevées au rang d'épouses,* ne s'attendaient pas toujours à tant d'honneur. Recrutées en Europe comme *servantes,* si quelques-unes éprouvent un peu d'hésitation à changer de qualité, la contagion de l'exemple et l'impossibilité de recommencer un voyage coûteux triomphent bientôt de leurs scrupules.

Ces dames sont-elles aussi heureuses, aussi fidèles, aussi unies entre elles que leurs maris se plaisent à le soutenir ?

Heureuses ? — A l'air mélancolique et résigné, quand il n'est pas tout-à-fait triste et honteux, de la grande majorité, je me figurerais volontiers le contraire !

Fidèles ? — Je le crois non moins volontiers et pourtant, ou je ne connais plus rien au regard des femmes, ou celui de certaines Mormonnes indique une disposition à des extases que la foi conjugale ne doit pas seule donner !

Mais si les yeux témoignent souvent de l'envie de lacérer un peu le contrat, cette envie est paralysée par une frayeur extrême. La communauté,— et nulle Mormonne ne l'ignore, — serait sans pitié pour ce qu'on nomme à Salt-Lake, « l'adultère »,

et qui s'appellerait mieux, « *le déplacement du concubinage* ». J'attribue à cette lutte fréquente du désir et de la crainte le profond ennui qu'on lit sur tant de visages.

Je me suis laissé dire que nombre de jeunes filles commençaient à s'insurger contre la pluralité et se refusaient aux maris polygames (1), que les Mormons avaient maintenant quelque peine à bien peupler leur enclos? Il existe, dans ce cas, des exceptions et je puis en rapporter une très frappante. J'ai eu l'honneur d'être présenté à une fort gracieuse Mormonne qui, recherchée par un jeune homme, lui avait préféré un Mormon de plus de quarante ans, moins bien doué, moins riche... et déjà possesseur de deux femmes !

La personne qui « m'*introduisait* », — c'est, aux États-Unis, l'expression consacrée, — m'avait, en me présentant, initié à cette particularité et la petite Mormonne s'attendait évidemment à plus d'étonnement que je n'en montrais de son choix.

Nous causions depuis dix minutes (elle parlait parfaitement le français et je lui soutenais qu'*elle se trompait,* que *bien sûr elle n'était pas née*

(1) Je parle ici des *jeunes filles issues des unions mormonnes,* possédant une famille et participant dans une mesure affaiblie à l'indépendance des misses Américaines ; — point des *malheureuses expédiées d'Europe,* qui subissent toujours la loi du maître.

dans l'Utah) : — « Alors », me fit-elle soudain, « vous n'êtes pas curieux d'apprendre la raison de ma préférence ? » — « Mon Dieu ! » lui répondis-je, « à part la discrétion qui s'impose à tout homme bien élevé, j'ai la prétention.... la présomption si vous l'aimez mieux..., de connaître assez, pour n'avoir pas besoin de vous interroger, le sexe charmant auquel vous appartenez. Puisque vous voulez bien me dispenser d'être discret, tournez la tête et reprenez-moi seulement si je me trompe. En épousant votre célibataire, il est probable que d'ici un an, — mettons-en deux, — vous verriez une autre case s'élever à côté de la vôtre ; après celle-ci, une troisième, peut-être mieux si votre ex-soupirant est, comme vient de le dire M. X...., une nature essentiellement privilégiée. Suis-je dans le vrai ? Votre silence me le confirme. Donc, je continue : — Avec votre mari, ses quarante ans sonnés et vos deux collègues, vous avez grande chance d'occuper la dernière case et..... vous vous procurez le plaisir bien féminin d'ennuyer de petites camarades ! »

Mon interlocutrice a ri aux éclats, — c'est même la seule fois que j'aie vu s'éclairer ainsi la physionomie d'une Mormonne ; — mais si elle n'a pas explicitement ratifié mon interprétation, elle ne m'a pas dit du tout que ma proposition fût erronée.

L'*ennui* doit être fréquent dans ces ménages à

compartiments, mais l'*union* n'y est pas troublée de façon trop visible, sans doute maintenue comme la fidélité par une crainte salutaire. J'ignore si l'usage de la canne fait partie du dogme des Mormons ? mais je ne resterais pas écrasé de surprise devant cette *révélation* que l'admirable discipline des épouses est due à l'application du système pratiqué sur les chevaux de cirque : un jeu savamment combiné de sucre et de cravache !

Consentie par ces dames ou imposée à leur faiblesse, le sort du peuple mormon est aujourd'hui trop intimement lié à sa polygamie pour qu'il puisse facilement y renoncer.

Si les nuits de certains apôtres rappellent celles des pachas de Constantinople, rien ne ressemble moins à la journée d'une Orientale ou d'une Américaine que la journée d'une Mormonne liée à un mari pauvre (1). Tandis que l'Orientale personnifie la paresse, l'Américaine, le plus aimable et le plus *occupé* des désœuvrements, la Mormonne est l'incarnation du travail poussé jusqu'à la dernière limite de la fatigue. « *Labour and Faith* » est la devise des femmes Mormonnes, autant que celle de leurs maris.

(1) C'est le cas général. Les Mormons commencent par la pauvreté, arrivent rarement à l'aisance, jamais à la fortune. Les dignitaires de l'Église sont les seuls riches de la secte.

Les Mormons, — on se l'explique par les milieux où ils se recrutent, — n'ont pas les aptitudes des Américains pour le commerce et l'industrie ; l'agriculture seule les nourrit. Le père conduit et administre l'exploitation, les fils labourent et moissonnent, les femmes et les filles se répartissent le reste de la besogne. C'est par le travail constant, opiniâtre de *tous* et de *toutes,* que le chef de famille parvient à s'acquitter des charges qui pèsent sur lui, à faire rayer son nom du Livre des Dettes (1), à pourvoir, enfin, aux besoins communs. C'est en déchargeant son peuple des frais, ailleurs écrasants, de la main-d'œuvre étrangère, que Brigham Young a réalisé dans l'Utah un véritable prodige de colonisation.

Car, si l'œuvre religieuse, politique et sociale du Prophète réunit le monstrueux au grotesque et mérite les plus sévères critiques, les Yankees ne sauraient trop louer son *œuvre matérielle* qui, d'un désert inculte, a fait une des plus belles provinces de l'Union.

La solution peut-être *la plus politique,* sûre-

(1) A l'arrivée des émigrants, la valeur du terrain concédé et des objets fournis est calculée en dollars et inscrite au *Livre des Dettes.* L'acquittement se fait par termes. La ferme paie de plus à l'Eglise le dixième de son revenu brut, *la dîme.*

ment *la plus équitable* de la question mormonne serait, — en abolissant la polygamie *pour l'avenir*, — de la respecter *dans le passé;* de la laisser s'éteindre avec la génération qui l'a pratiquée et de l'interdire seulement à la génération nouvelle. Mais la presse, dont la campagne contre les Mormons traduit exactement l'indignation publique et le vœu des Américains, n'imposera-t-elle pas au bill du Congrès l'effet rétroactif que les lois ne doivent jamais avoir ? — A Salt-Lake, on ne paraît guère compter sur des concessions : beaucoup de Mormons, nous a-t-il été dit, réalisent leurs propriétés, chargent leurs chariots (1) et descendent

(1) On rencontre souvent dans l'Utah de ces chariots de Mormons qui se déplacent. Ce sont de longues caisses à claire-voie, en forme d'auge, montées sur quatre roues et traînées par quatre ou cinq chevaux. Le chef de famille tantôt marche auprès de l'attelage, escorté de ses plus grands fils, tantôt occupe sur le devant la banquette du conducteur. Dans la caisse, deux ou trois femmes se tiennent debout ou assises sur des paquets ; une vingtaine d'enfants de tout âge remplit la place laissée vide par les colis. Des coups s'échangent souvent entre cette marmaille, mais sans pleurs, sans cris, presque sans paroles.

Les hommes ont l'aspect solide, lourd, vulgaire, grossier, je devrais peut-être dire *bestial*. J'en ai vu prendre des pommes de terre crues dans un panier et mordre à même sans prendre seulement la peine d'en ôter la peau. Les femmes, laides et sales, paraissent plier sous le faix de leur écrasante famille et font pitié par leur air harassé.

vers le Mexique. Si le mouvement ne se précipite pas, si l'exode ne devient bientôt général, la secte ne pouvant durer dans sa forme actuelle, le Gouvernement central de Washington sera contraint d'intervenir : une exécution fédérale dissoudra violemment l'Etat fondé par Brigham Young, et les Mormons seront chassés de l'Utah, comme jadis ils l'ont été de l'Illinois.

J'avoue que, ne partageant pas complètement la facilité de sympathie de mes concitoyens, le malheur de ces « *opprimés* », — parfaitement oppresseurs des Gentils tant qu'ils ont été les plus forts, — me laissera assez froid.

En France, nous nous sommes successivement et effectivement intéressés :

Aux Polonais, qui ont reconnu notre hospitalité en brûlant la moitié de Paris ;

Aux Irlandais, qui, je le reconnais, n'ont encore payé notre amitié d'aucun mauvais procédé ;

Aux Italiens, qui nous remercient de leur unité par la prétention de nous reprendre Nice et s'offrent à toutes les alliances dirigées contre nous ;

Aux petits Chinois, aux Carlistes, à Garibaldi et, en bloc, à tous les brouillons du globe.

Je trouve que c'est suffisant et ne me sens pas

Quant aux enfants, je ne leur ai pas trouvé l'apparence chétive et malingre signalée par certains voyageurs.

très enclin à étendre aux Indiens et aux Mormons gallois, norvégiens, allemands, un intérêt qui peut se placer plus utilement sur *nos opprimés à nous* — serait-ce seulement sur nos religieux et nos Frères, mal défendus contre les dépossessions par leur qualité d'enfants du peuple et le souvenir des jours où ils relevaient sous les balles les blessés de nos champs de bataille !

De Salt-Lake je me dirige vers West-Jordann, où j'ai à voir une usine récemment installée par un ingénieur italien, M. L..., pour l'utilisation des minerais argentifères de seconde classe.

Les mines d'argent de l'Utah n'ont généralement pas confirmé l'espoir que leur découverte avait fait naître. Grâce au système de mon collègue de la B..., très intelligemment appliqué à West-Jordann, quantité de minerais aujourd'hui abandonnés et improductifs pourront donner des bénéfices. Le traitement qu'expérimente M. L... est un traitement par la voie humide, offrant beaucoup d'analogie avec celui de la Compagnie de Rio-Tinto pour les minerais de cuivre, et vainement cherché jusqu'ici pour les minerais d'argent.

Bien que l'*Utah Central Railroad* continue jusqu'à Frisco et desserve Bingham par un embranchement, notre trajet n'étant guère que de 15 miles (24 kilomètres), nous préférons le faire en voitures.

Nous remontons les bords du *Jourdain*, canal naturel de 40 miles (65 kilomètres), qui sort du lac d'eau douce d'*Utah* et le relie au *Great Salt-Lake*. Le pays paraît fertile. Peut-être même ne manque-t-il pas d'un certain charme au printemps, avec ses collines arrondies et boisées, ses champs d'or, ses prairies verdoyantes où la rivière roule ses eaux paisibles sur un lit de gravier? Mais traversé comme je le traverse, en pleine saison sèche, sous un soleil ardent, au milieu d'une poussière blanche et aveuglante, je ne puis pas dire qu'il m'ait séduit.

Les heures ont marché pendant que nous visitons l'usine. Il nous faut passer une seconde nuit à Salt-Lake. Le premier train du matin nous ramène à Ogden, où nous montons dans l'express du *Central Pacific*. Ce train va nous transporter à San Francisco en deux jours et ajouter 833 miles (1340 kilomètres) à la route que nous avons faite sur le continent américain.

Nous contournons d'abord le *Great Salt-Lake*. — Bien que les Compagnies du *Central* et de l'*Union Pacific*, aujourd'hui syndiquées, se soient entendues pour faire d'Ogden le terminus de leurs lignes respectives, cette première partie de la voie n'a pas été réellement construite par la Compagnie qui la possède : c'est à Promontory, au Nord du lac et bien après avoir dépassé Corinne, que se sont

rejoints et soudés les deux tronçons de l'immense ruban de fer — commencé par les deux bouts — qui relie New-York à San Francisco. Une pyramide de granit indique l'endroit exact de la rencontre.

Corinne s'entoure encore d'un peu de verdure, de quelques jardins conquis sur le sable, du côté de la rivière de l'Oars ou au pied des Wahsatch Mountains ici fort abaissés, arrondis et dénudés. Au sortir de Corinne, nous entrons dans un pays désolé, qui vraisemblablement gardera jusqu'à la consommation des siècles et malgré tous les efforts de l'homme l'aspect sous lequel il nous est apparu.

C'est le « *Great Salt-Lake-Desert* » des cartes géographiques, — le *Grand Désert Américain*, — immensité plate et sans eau, que recouvre la nappe grise des sables et des poussières alcalines, quand l'hiver n'étend pas sur elle celle de ses neiges. Jusqu'à Kelton où nous nous éloignons du lac à son angle Nord-Ouest, ça et là de rares touffes d'herbes trouent la nappe de leurs points noirs. Puis ces taches mêmes s'effacent ; rien n'altère plus l'éternel gris des sables semblables à de la cendre. La vie semble s'être retirée de cette région infertile et maudite : pas un quadrupède n'y court ; dans l'air pas un oiseau ne vole. Le silence de la solitude n'est troublé que par le bruit du vent et la respiration de la locomotive qui nous entraîne. Tous les

quarante miles, on s'arrête devant quelques maisons de planches. Trois fois par jour, la halte se prolonge. Au seuil d'une de ces maisons un personnage à l'air maussade tape sur un gong, et de sa main libre vous désigne la porte où vous devez passer si vous avez le désir de comparer les repas des *Buffets* à ceux des *Dining-cars*. J'ai fait cette comparaison, mais sans arriver à me former une préférence : au point de vue de la nourriture, j'estime que le Central et le Northern ont réalisé la parfaite uniformité du *mal!* Les garçons noirs des restaurants roulants sont remplacés par de laides et mélancoliques jeunes filles, qui vous servent les mêmes beefsteaks indécoupables. Après dix minutes employées à entretenir la patience de votre estomac, vous vous levez et défilez de nouveau devant le propriétaire qui a lâché son gong pour recevoir votre dollar. Je ne suis guère mes compagnons de voyage au *bar room,* ne pouvant m'habituer aux corrosifs dont se délectent les palais américains. J'aime mieux arpenter les cent pas du quai, jusqu'au moment où le nez du *conductor* souffle l' « *on a board* » qui précipite tout le monde ensemble sur les marchepieds.

Dans mes trajets du *Far-West,* j'ai parfois essayé d'une promenade intérieure que je comptais pousser jusqu'à la machine? Toujours j'ai été rejeté dans mon *Pullman* par l'atmosphère fétide

des wagons de Chinois, qu'il me fallait franchir. Sur les lignes du Montana, de l'Idaho et d'Ogden à San Francisco, les *fils du Ciel* sont nombreux dans les trains. Ils y dorment pêle-mêle, entassés les uns sur les autres, la tête appuyée sur leur sac, ne se réveillant que pour fumer l'opium, mordre dans des oranges, des pommes, des épis de maïs qu'ils rejettent, à moitié dévorés, au milieu du passage. Je ne connais rien de plus hideux, de plus répugnant, de plus infect qu'un wagon de Chinois.

Comme il m'a été parlé d'un bill du Congrès, qui non seulement prohibe l'importation des sujets de l'Empire du milieu, mais impose aux Compagnies le rapatriement des coolies engagés par elles, je ne m'explique pas d'abord qu'il reste autant de Chinois dans l'Ouest ? Je le comprends mieux les jours suivants, en constatant quelle place ils ont prise dans la vie de la Californie. Les ouvriers Américains les ont toujours repoussés des mines et ils se contentent de glaner, avec la patience de leur race, quelques onces d'or dans les sables abandonnés par les blancs. Mais les terrassements des *railroads* et des routes leur sont dus pour la majeure partie. C'est par les bras de vingt mille d'entre eux que le chemin de fer du Pacifique a été fini en quatre ans.

Sans les Chinois, le million à peine d'habitants

dont est peuplée la Californie ne suffirait pas à l'achèvement des entreprises en cours, de maints travaux indispensables aux vastes exploitations agricoles qui deviennent, — plus que l'or, — la vraie richesse du pays. Il est évident pour moi que le désir des Californiens de se débarrasser de la concurrence d'ouvriers laborieux et appliqués qui se font payer le quart des blancs, a devancé le temps : l'application immédiate de la mesure accordée à leur vœu unanime aurait pour inévitable conséquence l'ajournement de la prospérité publique, un renchérissement et une difficulté extrême de la vie privée (1). Aussi l'exécution du bill relatif aux Chinois est-elle suspendue, comme celle du bill qui interdit la polygamie des Mormons. Ma sympathie pour les Californiens dominant mon antipathie très vive pour les Célestes, je félicite les premiers de ne pas pousser trop vite ni trop durement les seconds dans le Pacifique, où je les

(1) Le trouble que le rapatriement immédiat et général des Chinois apporterait dans la vie privée serait peut-être passager, mais certainement profond. Les nègres, les servantes irlandaises et allemandes ne seront pas de longtemps assez nombreux dans l'Ouest pour prendre utilement les offices remplis par les Chinois. Ceux-ci partis, la Californie resterait un Eldorado, mais un Eldorado où l'on ne grillerait plus une côtelette, où l'on ne blanchirait plus un mouchoir de poche !

verrais, sans douleur personnelle, s'enfoncer avec l'infâme odeur qui se dégage de leur peau jaune !

A Tecoma, nous pénétrons sur le territoire de Nevada ; mais ce n'est qu'à Humboldt-Wells que nous sortons du Grand Désert. Nous gravissons une chaîne de hauteurs qui bordent à l'ouest le bassin desséché que nous venons de franchir, et, par le *Canon des Cèdres,* nous descendons dans la vallée du Humboldt. La rivière dont la voie suit, pendant 300 miles, toutes les sinuosités, roule ses eaux vertes dans des plaines tantôt pierreuses, tantôt couvertes de sables et des mêmes poussières alcalines qui, de l'autre côté de la chaîne, nous remplissaient les yeux, le nez et les oreilles (1). Nous sommes entrés dans un nouveau désert, aussi aride, aussi inculte, mais plus accidenté, le *Désert Californien.* A la chute du jour, nous côtoyons l'*Humboldt Lake,* étang immense, au sud duquel miroite sous les feux du soleil couchant un autre étang plus immense l'*Humboldt and Carson Sink,* où les deux rivières ainsi nommées viennent confondre leurs eaux.

(1) Il ne faut pas songer à se délivrer immédiatement de ces poussières avec l'éponge; l'usage trop prompt de celle-ci déterminerait une cuisson fort douloureuse de la peau. On s'essuie avec une serviette sèche. Retardé d'une couple d'heures, le lavage n'est plus une souffrance.

Le soir est tout à fait tombé quand nous atteignons Mirage-Station, où commence l'ascension de la Nevada. Elle dure jusqu'à l'aube. C'est à Summit, au nord de Lake Tahoe et en Californie, que le Central Pacific Railroad atteint le point le plus élevé de son parcours (1).

J'ignore s'il existe des combinaisons d'Express qui permettent de passer de jour le col de Trukee ? En tout cas, je ne conseille pas de payer ce changement d'un retard, encore moins d'un coucher dans les mauvais gîtes du pied de la montagne. Non que la Sierra ne soit admirable — je l'ai vue au retour et fort admirée dans une double excursion dont je parlerai plus tard, — mais les *Snow-sheds* qui enferment la voie ferrée interceptent constamment le paysage. Je n'estime pas d'ailleurs que les magnificences qui se révèlent par de rares échappées, — quand on quitte une des galeries de poutres pour s'engouffrer dans une autre, — perdent à être contemplées aux pâles clartés de la lune. Les nuits de la Nevada sont une de ses splendeurs ; même quand elles restent sans lune, la pureté de l'atmosphère, les myriades d'étoiles qui scintillent au firmament les rendent transparentes et lumineuses. Ainsi éclairés, les

(1) 7007 pieds au-dessus du niveau de la mer ; — Mirage-Station est à 3199 pieds.

ravins profonds aux pentes tapissées de forêts incomparables, les cascades écumantes que les *trestleworks* du *railroad* dominent de trois et quatre cents pieds, l'horizon tantôt borné, tantôt élargi de la Sierra, gardent leur beauté sauvage des heures du jour et s'imprégnent de plus de poésie.

De même qu'au bas d'une côte rude nous attelons des chevaux de renfort, de même la Compagnie du *Central Pacific,* pour gravir la Nevada, attache à ses trains d'autres locomotives. Nous ne sommes pas remorqués par moins de trois quand nous partons de Reno, où le *Central* coupe la ligne inachevée du *Nevada and Oregon.* Bien que nous montions avec une extrême lenteur, nos machines paraissent suffire péniblement à leur tâche : à chaque arrêt nous les entendons haleter comme un marcheur essoufflé d'une longue course. Le voyageur endormi dans son *Pullman* ne soupçonne guère ce qu'il faut dépenser de forces pour qu'il se réveille de l'autre côté de la montagne !

Pour moi, j'ai laissé mes compagnons de route s'installer dans leurs lits et je suis venu m'asseoir sur le marchepied du car. Le conducteur et les *breakmen,* que j'entends passer et repasser derrière mon dos, me distraient seuls de ma contemplation. J'aspire avec délices l'air frais et vivifiant de ces hauteurs. Quand nous sortons des *Snow-*

sheds, j'aperçois des pics de granit au-dessus de sommets arrondis, la silhouette noire des pins se détachant sur le vert-clair et le bleu mourant des lointains. La voie s'accroche littéralement aux flancs des monts, suspendue parfois sur des ravins qui s'enfoncent à mille mètres. Je n'engage pas à m'imiter qui se sent accessible à la peur : le bivouac sur les marchepieds est sans danger, — je crois l'avoir dit, — à la condition de ne pas s'assoupir et de se tenir toujours fortement à la balustrade; mais l'émotion que les timides feront bien d'éviter résulte de la *constatation du péril commun,* de celui que la construction du *railroad* fait courir aux voyageurs.

Ainsi, il est au-dessous de Summit un passage qu'on appelle le *Cap Horn,* surplombant un précipice de 2,000 pieds de profondeur. Les trains, entraînés par leur poids, descendent la rampe qui longe ce précipice avec une rapidité que toutes les roues bridées ne parviennent guère à ralentir. Si mon souvenir ne me trompe pas, c'est à cette descente que s'est appliquée pour la première fois l'expression « *telescoped* » (télescoper).

Au soleil levant, nous sortons de la région montagneuse. La plaine de Californie se déroule devant nous, jaune comme si elle *suait de l'or*. Elle en *sue,* en effet, par ses récoltes que six cents bateaux attendent dans le port de San Francisco,

et qui, pour la présente année, se chiffrent par quatre cents millions de dollars (deux milliards de francs) !

Nous roulons toute l'après-midi dans cette plaine, plusieurs fois traversée par des chaînes secondaires. Nous suivons l'American-River presque sans nous en écarter, comme la veille nous suivions le Humboldt. Il est quatre heures quand nous atteignons Sacramento-City, où la Rivière-Américaine se jette dans le Sacramento.

Les bons buffets ne sont pas assez nombreux en Amérique pour que nous omettions de noter celui de cette station. Nous regagnons parfaitement restaurés nos wagons.

Deux heures après avoir quitté Sacramento, nous nous arrêtons à Benecia, sur la rive droite du fleuve, au point où il se perd dans la baie de San Pablo. Jeter un pont par-dessus le bras de mer que devient ici le Sacramento, on n'y pouvait songer : c'est un *ferry-boat* qui se charge de transporter notre train d'une rive à l'autre.

Le niveau de ce *ferry-boat* variant nécessairement avec la hauteur des eaux, le raccord serait souvent impossible si la voie ferrée aboutissait au quai en s'appuyant sur le sol. A une certaine distance du bord, elle passe donc sur un *tablier* qui s'abaisse ou se relève mécaniquement, de façon à joindre exactement le pont du *ferry-boat*. Ce pont

porte aussi des rails et continue le tablier comme le tablier prolonge la voie de terre. Le train se fend. La locomotive entraîne son tender et les deux wagons de tête. Une seconde machine vient se placer derrière les trois wagons de queue et, par une voie latérale, les pousse à côté des premiers. J'ai suivi la manœuvre montre en main, à l'aller et au retour. De l'arrêt au départ, elle prend juste quatre minutes et demie ! Même temps pour que le train reformé après le passage, — dont la durée est de dix minutes, — glisse sur la longue chaussée qui contourne la baie pendant une heure et se termine à Oakland, devant San Francisco.

Oakland est le *Brooklyn* de San Francisco, une seconde ville où le monde élégant a établi ses résidences, mais séparée de la grande par un *East-River* décuplé. Le train nous dépose sur un quai magnifique, que nous traversons pour nous embarquer sur le colossal *ferry-boat* qui nous transportera de l'autre côté de la baie. On nous dit qu'il passe à la fois jusqu'à six mille personnes ! J'imagine que, les jours où il accomplit ce tour de force, le capitaine invite les gens obèses à rester sur le quai !

Nous tournons une petite île surmontée d'un phare. De l'avant où je me suis placé, je commence à distinguer San Francisco et les innombrables bâtiments ancrés dans son port. La ville sort peu

à peu du nuage gris qui l'enveloppe, avec ses maisons étagées sur une chaîne de collines, sablonneuses et dénudées partout où des constructions ne les couronnent pas. Jusqu'au moment où nous abordons, je ne déserte pas mon poste malgré le vent glacial qui me cingle la figure. La température est celle d'une fin de novembre très froide ; les mois de juin, de juillet et d'août sont l'hiver de la Cité Reine.

Avant neuf heures, je suis confortablement installé dans une chambre du *Palace-Hotel,* et, ma nuit blanche de la Nevada me disposant à bien goûter les douceurs du sommeil, je ne tarde pas à gagner mon lit.

---

croyons-nous, que la Californie ait encore atteinte, s'est chiffrée comme suit :

Céréales.	$ 400,000,000
Vins.	$ 150,000,000
Peaux et laines.	$ 120,000,000

soit près de trois milliards cinquante millions de francs pour trois branches de la production !

En août, six cents navires attendaient dans le port de San Francisco la récolte des céréales, qu'ils devaient transporter à Liverpool et à Anvers !

Les agriculteurs ne rencontrent ni retards ni peines pour le placement de leurs blés. Tous ont un compte ouvert dans l'une des maisons de commerce de San Francisco. Par lettre ou télégramme, ils la préviennent que leur récolte s'élève à tant de quintaux. La maison leur répond qu'elle est acceptée pour tel prix (la Bourse donne le cours); la livraison se fait sur place et l'acceptation se divise, circule, se négocie comme les autres valeurs de banque.

Quant à la culture de la vigne, le chiffre cité plus haut indique le développement qu'elle a pris en peu d'années.

Les vins de Californie sont généralement de qualité médiocre, surtout les rouges. Ils se con-

servent mal et gardent un goût de terroir assez prononcé et peu agréable. Ce goût disparaîtrait sans doute à la longue, avec la vieillesse des vignes; mais je ne crois plus celles-ci appelées à vieillir.

Les plaintes que j'ai entendues au *Palace-Hotel* — des vignerons californiens — ont renversé toutes les idées que j'apportais à San Francisco.

Je croyais que les cépages d'Amérique, d'où nous est venu le phylloxéra, vivaient avec cette maladie.

C'est là, paraît-il, une erreur, et je résume ce qui m'a été dit par les personnes les plus compétentes :

« Les vignes américaines meurent parfaitement « du phylloxéra; — seulement, il est pour elles « une *maladie chronique* qui les tue lentement et « pendant laquelle elles continuent de produire. »

Dans les terrains et sous le climat de la Californie, les vignes devenant très rapidement productives, il suffit, pour maintenir l'équilibre, d'aménager les vignobles de façon que les nouveaux ceps rendent au moment précis où les anciens cessent de donner.

Mais le vigneron est condamné à ne jamais exploiter que de jeunes vignes, et son domaine ne lui rapporte que partiellement.

Dans l'Ohio, où le sol et les conditions climatériques sont moins propices, le mal serait plus

grave et l'intensité du fléau aurait récemment déterminé les vignerons à tout arracher et à tout replanter ?

Si le fait est exact, les vins californiens resteront, pendant trois ans, les seuls vins d'Amérique qui supporteront la concurrence des nôtres.

La manufacture des laines, des cotons, voire des étoffes de soie, les tanneries sont en grand progrès. Sous ce rapport, l'Ouest est aujourd'hui affranchi de l'Est, à plus forte raison des importations d'Europe. — San Francisco est également devenu, avec Philadelphie et Chicago, le plus grand centre de fabrication des machines, spécialement de celles qui servent aux travaux des mines. Ses ateliers sont justement vantés pour la bonne exécution et la solidité des pièces qu'ils livrent aux diverses industries des États du Pacifique.

Le lecteur trouve peut-être que je tarde bien à lui montrer cet Océan.

Un chemin de fer de 8 miles (13 kilomètres) conduit actuellement à *Cliff-House,* mais nous préférons nous y rendre en voiture et par le *Park.*

Ce parc, de création toute récente, a cinq kilomètres de longueur, et la rapidité de la végétation californienne en fera sous peu une des belles

promenades de l'Amérique. Nous n'y voyons guère encore que des pelouses et une magnifique serre. Au delà des massifs qu'on continue de planter et dont les arbres s'élèvent à peine à quelques pieds de terre, l'œil se perd sur une succession de dunes absolument incultes. Un vent glacial y balaie des nuages de sable et les précipite en tourbillons sur notre landau. Nous avons quitté le *Palace* depuis plus d'une heure quand nous parvenons au sommet d'une gorge formée par le resserrement des dunes, et, soudain, le panorama du Pacifique se déroule à nos pieds.

J'éprouve ici pour rendre mes impressions un embarras que je désespère de surmonter.

Les grands spectacles de la nature nous *frappent :* on les SENT ; — on ne les DIT PAS ou on les DIT MAL. Tout au plus le pinceau des maîtres parvient-il à fixer quelque chose d'eux sur la toile.

Les gens qui ne connaissent pas la mer se figurent volontiers que les tempêtes seules peuvent modifier son aspect. Pourquoi ne trouvons-nous pas à l'Océan, dans le calme et sous un même soleil, cette monotonie qui, logiquement, devrait exister ? Je n'entreprendrai pas de l'expliquer. Mais, certainement, la mer du Nord à Ostende n'est pas la Manche à Dieppe, pas plus que celle-ci n'est l'Atlantique à Pornic ou à Biarritz. Je ne parle pas de la Méditerranée, que l'absence de jusant et

son bleu intense distinguent trop des autres mers ; mais je suis convaincu que les mers de l'Inde, de la Chine et du Japon n'offrent pas moins de variété aux navigateurs.

Mon émotion vis-à-vis du Pacifique, point n'est besoin de longues phrases pour l'exprimer ; en plein Atlantique, à six cents lieues de toute côte, jamais je n'ai reçu *une révélation aussi écrasante de l'Infini ;* — jamais le sentiment de la petitesse de l'Homme et de ses œuvres, de l'infimité de tant de merveilles semées derrière moi ne m'a plus profondément pénétré que devant cette immensité majestueuse.

Quant à une *description*, je suis d'autant moins désireux de l'essayer que je ne vois rien à décrire. Si l'intérieur des terres renferme nombre de sites qu'on a pu justement qualifier de « jardins naturels », la côte est bien la plus déserte, la plus sèche, la plus dénudée que mes yeux aient parcourue : tantôt basse et sablonneuse, tantôt se relevant en roches escarpées, brûlées, pelées, — noires ou d'un rouge sombre, — que les crêtes violettes de la chaîne des *Coast range* domine vers le Nord dans un lointain vaporeux. L'ensemble constitue le plus bel effet de couleur, mais un effet que ne saurait saisir une plume courant sur du papier.

A l'heure où nous contemplons le Pacifique,

comme s'il ne souffrait pas que nous soyons distraits de notre admiration, la solitude et le silence sont absolus. Pas une voile sur le bleu des eaux, pas d'autre bruit que celui du flot expirant sur la grève (1). Ce n'est qu'en descendant vers *Cliff-House* que nous retrouvons un peu de mouvement et de vie. Encore cette animation conserve-t-elle un caractère de sauvagerie : elle est donnée par les *phoques,* plutôt que par les deux ou trois bipèdes qui viennent dételer nos chevaux et attendre nos instructions pour un pitoyable dîner (2).

Cliff-House est très fréquenté le dimanche. — En semaine et par ce temps très froid, il n'a pas d'autres visiteurs que nous.

A une portée de fusil de la terrasse du restaurant, — plate-forme naturelle, élevée de quelque vingt mètres au-dessus de l'Océan, planchéiée, garnie de chaises et abritée d'une véranda, — se dressent trois récifs contre lesquels la vague se

(1) On sait que les marées du Pacifique sont presque insensibles. Sa lame ne ressemble pas à celle de l'Atlantique qui, au moment du flux, déferle toujours avec fracas.

(2) Aux États-Unis, le gentleman qui se charge de votre réfection ne *devance* jamais votre demande ; il l'*attend.* Il consent bien à vous faire servir ; — vous le remerciez de sa complaisance en lui laissant un nombre suffisant de dollars, — mais il ne s'abaisse pas à provoquer la communication de vos besoins. Si vous en avez, c'est affaire à vous de les manifester.

brise avec de légers clapotements. Tandis que le roc du milieu disparaît sous de grands oiseaux de mer, muets et impassibles, qui viennent s'y reposer, les *seals* (1) ont adopté les deux autres. On les voit toujours là par centaines, quand ils n'y sont pas des milliers, jouant, sommeillant, luttant, s'ébattant avec des aboiements que répète l'écho. C'est aux abords des blocs qu'ils forment le groupe le plus amusant : il s'y pressent, se disputent la place, se hissent péniblement avec leurs nageoires sur les parois glissantes, qu'ils ne franchissent guère sans retomber maintes fois, — d'un gris foncé à leur sortie de l'eau, fauves comme des lions quand leur robe n'est plus mouillée et qu'ils dorment au sommet de l'écueil.

En cet endroit de la plage californienne, oiseaux aquatiques et phoques jouissent de la protection de l'État. Une loi, respectée comme toutes les lois américaines, défend d'inquiéter les hôtes des trois ilots de *Cliff-House*.

(1) Phoques.

XII.

Colfax. — La Nevada. — Les Placers. — Nevada-City.

Le train du *Central Pacific* me ramène d'une traite à Colfax (1),— au pied de la Nevada, — d'où je vais pousser une double pointe dans la montagne : au N.-E., à 4 miles (6 kil.) plus loin que Iowa-Hill ; au N.-O., sur Nevada-City.

Colfax est une petite ville dont les rues à l'état de sol naturel, — devenant aussi boueuses l'hiver que je les vois poudreuses l'été, — doivent constituer pendant les pluies d'abominables fondrières. Dans cette localité dénuée d'intérêt, je n'ai guère remarqué que la grâce des *habitantes :* la fille de notre hôtesse est une jeune mariée bien jolie et plusieurs « ladies », un instant entrevues par la

(1) Colfax, station du *Central Pacific Railroad*, est distante de 193 miles (310 kil.) de San Francisco.

porte du salon où la maîtresse de céans recevait ses visites, m'ont également paru fort attrayantes. Décidément la Californie mérite d'être vantée pour la beauté de ses femmes, autant que pour celle de son climat !

Je signale la route de Colfax à Iowa-Hill (11 miles = 17 kil.) aux amateurs du pittoresque, mais je ne la recommande pas aux gens craintifs. Ni en Suisse ni ailleurs, je n'en connais d'aussi effrayante. Sur maints points du parcours, elle a juste la voie d'un *boggy*, tournant à angle droit des rocs taillés à pic, et, de l'autre côté, dominant des précipices — non moins à pic, — de mille pieds de profondeur. Dans ces tournants, les roues affleurent la crête de l'abîme. Je me demande ce qui arrive quand se rencontrent deux voitures roulant en sens inverse ? Mais ma curiosité, je l'avoue, ne va pas jusqu'à souhaiter cette rencontre qui ne se produit pas pour nous.

Les pentes sont telles que je suis souvent obligé de m'accrocher à la galerie en fer du siège, pour ne pas être jeté sur la croupe des chevaux, — des bêtes admirables (2), — comme leurs cochers sont les plus étonnants automédons.

(1) Leur sobriété est extraordinaire. Partis au lever du soleil, ils trottent jusqu'à la nuit sans manger ni se reposer. A tous les points où la route se rapproche de l'eau, une paire de seaux suspendus aux branches d'un arbre

Quelle que soit la valeur de l'attelage, deux mains solides sont fort occupées pour le soutenir dans ces mauvais pas. Aussi le conducteur ne bride-t-il pas les roues en serrant une mécanique; il appuie fortement du pied sur un levier qui fait agir le frein. Celui-ci est façonné comme le nôtre, mais toujours revêtu d'une vieille semelle de botte, qui augmente, paraît-il, son adhérence? Au retour, à peu de distance de Golden River, nous avions cassé notre frein, et, pressés par l'heure du train, nous ne pouvions revenir en arrière. Par bonheur, les passages les plus dangereux se trouvent au-dessous de Iowa-Hill, dont le charron nous raccommoda en dix minutes. Si l'accident se fût produit quelques miles plus loin,— par exemple à la rampe qui se dresse en face du *Cap Horn,* — il est probable que je n'aurais pas aujourd'hui le plaisir de promener mon lecteur dans la Nevada !

Nous remontons d'abord la rive droite de la branche *North fork* de l'*American River;* puis nous passons sur sa rive gauche par un pont de bois, œuvre d'un particulier qui l'a construit pour la plus grande commodité des voyageurs. Ceux-ci, autrefois obligés de traverser à gué, se montrent

permet à leur conducteur de les abreuver. Dépaysés, les chevaux de la Nevada, — m'a-t-on dit, — perdent vite leurs qualités.

très contents de pouvoir le faire sur des planches, en acquittant un léger péage.

Dans le lit, presque desséché en ce moment, de la rivière, je vois encore les pilotis qui supportaient les moulins et autres établissements des mineurs pour le lavage de l'or. Sur ses bords, quelques Chinois, chercheurs infatigables, tamisent des sables délaissés par les blancs (1).

Nous pénétrons en effet dans le *Placer County,* dans cette contrée que les Californiens ont justement appelée leur Eldorado.

Il y a quelques années, les mineurs attaquaient à la lance les chenaux anciens. Ils commençaient par réunir dans un réservoir les eaux qui descendent des cimes de la Nevada ; puis, quand ils avaient créé une force hydraulique assez puissante pour disjoindre les chapeaux de lave dont les chenaux sont recouverts, ils poursuivaient, — sans jamais s'arrêter, — le *gravier bleu* (2) jusqu'au *bed rock* (3), s'éclairant la nuit à la lumière électrique.

(1) Le lavage des sables aurifères ne se fait pas, à proprement parler, dans un *tamis*, mais au moyen d'un *plateau-cuvette* de fer blanc.

(2) Le *Bluegravel,* base de la plupart des anciens dépôts californiens, est le *gravier aurifère,* qu'il contienne l'or en poudre, en paillettes ou en pépites. A l'air et séché, il perd sa tonalité bleue.

(3) Le *Bed rock* est l'encaissement schisteux, le *lit* du

Le spectacle, ainsi contemplé, devait être féerique, et ce phénoménal emploi du procédé hydraulique réalisait une économie notable de temps et d'argent sur le système des galeries souterraines.

Mais les chapeaux de terre végétale, de cendres volcaniques, de laves, ont souvent cent mètres de hauteur ; l'amas de gravier qu'ils cachent présente parfois une épaisseur égale et dépasse un kilomètre en largeur. On conçoit que des travaux qui substituaient des excavations de deux cents mètres à des reliefs de pareille élévation, ne s'accomplissaient pas sans causer quelques dommages aux propriétaires inférieurs. Tel cultivateur qui avait semé du blé ne récoltait que des cailloux, et, comme ces cailloux lui parvenaient soigneusement débarrassés de leur mélange d'or, il prenait malaisément son parti du changement apporté à sa terre. Bref, les plaintes sont devenues si vives, si unanimes, qu'une loi de l'État a interdit l'exploitation à la lance. Les mineurs doivent aujourd'hui cheminer en tunnel pour atteindre le gîte aurifère (1).

chenal aurifère. Parfois ce *bed rock* peut lui-même devenir payant, lorsqu'il est tendre et que l'or, qui s'est introduit dans ses fissures, l'a pénétré profondément.

(1) Les mineurs « *lavaient* » généralement les montagnes aurifères par des combinaisons de quatre à six jets. Chacun de ces jets, qui — à vingt mètres — aurait couché mort

XI.

SAN FRANCISCO

La Baie. — La Ville. — Le Palace — La Bourse. — La Safe Deposit Company. — Les Câbles-cars. — Le Pacifique. — Cliff-House.

Plusieurs de mes lecteurs s'étonneront sans doute que, dès ma première sortie, je ne les conduise pas au Pacifique ? Une erreur assez commune, malgré les cartes géographiques, place en effet San Francisco sur ses bords mêmes. La vérité est que la « Cité reine », *The queen City,* est séparée de l'Océan par quatre ou cinq miles de dunes *et lui tourne le dos*, regardant vers l'Est une vaste baie où les flots du Pacifique pénètrent par la

« Porte d'or », *The golden Gate,* tandis qu'au fond de ce golfe tortueux (1) le Sacramento déverse ses eaux réunies à celles du San Joaquin.

Vue de la rade et dans son ensemble, la ville doit à sa situation sur dix collines sablonneuses d'inégale hauteur un aspect très pittoresque. Ses maisons basses ont pour assise une plage artificielle conquise sur le golfe et paraissent surgir des eaux ; ses maisons hautes couronnent des escarpements inaccessibles à tous autres véhicules que les câbles-cars. De la ligne de la *côte,* tracée par d'immenses jetées en bois le long desquelles les bâtiments du plus fort tonnage peuvent accoster par tous les temps, à la ligne du *faîte* que termine un cap élevé dominant la passe, les constructions couvrent un espace de neuf miles carrés (plus de 14 kilomètres). En 1849 « *Frisco* » se composait de deux ou trois rues où l'on enfonçait dans le sable jusqu'au genou, bordées de maisons de planches et de toile. Aujourd'hui elle aligne ses hôtels de pierre, de briques, souvent de marbre, de chaque côté de chaussées pavées, aussi larges que les plus belles de New-York, éclairées à la lumière électrique.

(1) La plus grande longueur de la baie de San Francisco est de cinquante milles ; sa largeur moyenne, de dix à quinze milles.

Sur les trottoirs de *Market-Street*, de *California*, de *Kearney*, de *Montgommery*, se presse une population qui n'a pas l'air accablé et chagrin des autres foules américaines. Sans rester inférieurs aux New-Yorkais pour le négoce et les affaires, les San Franciscains sont plus qu'eux gens de plaisir.

Dès le premier regard donné aux magasins, où de brillants étalages remplacent le triste comptoir anglais, vous sentez la préoccupation des habitants de mêler dans leur vie l'agréable à l'utile. Comme notre boulevard des Italiens, *Montgommery-Street* a ses noctambules et, — il m'a paru, — ses badauds. Chaque pas dans la « Cité reine » vous amène devant un théâtre, *le California, l'Opera-House, le Badwin, le Bush, les Minstrels,* un concert, un café chantant, et ces établissements se remplissent le soir des familles de la ville aussi bien que des célibataires. On joue sans entr'actes et les spectacles finissent avant onze heures ; pourtant les promenades ne se vident que bien après minuit. A New-York, à Chicago, les dollars représentent la POSSIBILITÉ des joies terrestres. A San Francisco, ils roulent constamment pour en procurer la RÉALITÉ et je n'emploie pas ici l'expression *rouler* au figuré. Ailleurs aux États-Unis, l'or et l'argent ne sortent guère des banques et sont remplacés dans la circulation par le papier

monnaie (1); en Californie, le papier est accepté au même titre que les espèces, mais la piastre d'argent (2), les belles pièces d'or de 5, 10 et 20 piastres reparaissent dans les échanges et ne tintent pas moins souvent qu'à Paris les écus de cinq francs ou les napoléons.

Le chiffre exact de la population de San Francisco ne sera connu qu'au prochain recensement; mais, sans compter les Chinois, il dépassera certainement trois cent mille âmes, dont environ quatre mille résidants français. San Francisco doit à ceux-ci des restaurants de premier ordre, entre autres la *Maison-d'Or,* et, ce qui est plus appréciable encore quand on a été condamné aux abominables galettes du *Far-West,* des boulangeries où se fabrique un pain exquis.

Si la cherté des logements et du service est excessive, l'alimentation doit être peu dispendieuse

(1) Ce papier, émis par toutes les banques nationales, est plus résistant que celui de nos billets à nous. Sa dimension est uniforme, à peu près celle de l'ancien billet de cinq francs. Les vignettes seules varient. Un chiffre placé à l'angle indique la valeur représentée. La seule monnaie qui circule dans l'Est et le centre est celle divisionnaire du dollar. Les Yankees trouvent une grande commodité à leur papier crasseux, qu'ils serrent dans des portefeuilles spéciaux.

(2) La valeur de la piastre californienne est exactement celle du dollar (présentement 5 fr. 20 c.).

pour les gens installés chez eux. Tout ce qui la fournit abonde. A l'époque de mon passage, une pleine corbeille de poires, de figues, de brugnons coûtait de 20 à 25 cents, et le reste à l'avenant.

Au *Palace,* la table est bonne, mais aussi chère qu'à New-York si vous prenez le plan européen. Par contre, je payais $ 3 une chambre magnifique, qu'on n'aurait pas pour le double du prix au Grand-Hôtel du boulevard des Capucines.

Le *Palace,* dont les dispositions ont été reproduites par la plupart des constructeurs d'hôtels en Amérique, est, je crois, le plus grand établissement du genre qui existe dans le monde.

Ses huit étages reçoivent le jour extérieur par les quatres faces de son block ; le jour intérieur, par une immense cour carrée et vitrée où se donnent des concerts. De légères colonnettes de fonte s'élancent du pavé de marbre de la cour et montent jusqu'au faîte, supportant à chaque étage une galerie-promenoir qui se prolonge sur les quatre côtés. La moitié des quinze cents chambres de l'hôtel s'éclairant par des fenêtres pratiquées sur ces galeries, à deux pieds du parquet, et l'usage américain supprimant partout les petits rideaux, les persiennes doivent toujours rester closes et la vraie lumière de ces chambres est celle du gaz. C'est le seul reproche que j'adresse au *Palace :* plus sobre de décoration que la géné-

ralité des hôtels américains, il égale les meilleurs, s'il ne les dépasse, par l'excellence de son aménagement et de son confort. 60,000 dollars (plus de 300,000 francs) n'ont pas suffi à payer le plaqué de ses quatre salles à manger. On peut juger par là des sommes énormes qu'absorbe le matériel des caravansérails de l'Union.

Le service de la table, de même que celui des chambres, est fait par des nègres suffisamment exacts, mais têtus comme des mules d'Auvergne. Je ne résiste pas au désir de rapporter ici un trait original de la *routine noire*.

Au *Palace*, il existe un usage assez commode : tout ce qu'on prend dans les chambres et qui n'est pas prévu au plan américain, se paie incontinent. Ce système supprime les notes interminables et fort difficiles à vérifier qu'on nous présente au moment du départ dans les hôtels d'Europe. Tant de séjour, tant de dollars : vous pouvez ainsi d'avance établir votre compte.

Le matin de mon arrivée, j'avais préparé mon bain et commandé un chocolat « chocolate », qui, entre parenthèses, n'est pas l'une des meilleures fabrications du *Palace*. Ignorant les usages de la maison, je goûtais tranquillement depuis cinq minutes les délices d'une immersion particulièrement appréciable au sortir des poussières alcalines du Grand Désert. Cependant le coloured man de

mon carré arrive avec son plateau, le dépose sur la table et..... ne s'en va pas ! Je l'entendais remuer dans la chambre et je me demandais quel article de mon bagage pouvait bien éveiller sa curiosité ? Je crois qu'il me cherchait simplement sous les meubles. Ne m'y découvrant pas ni dans le cabinet de toilette, il se décide finalement à explorer la salle de bain. Dans l'entrebaillement de la porte, je vois d'abord apparaître une tête aussitôt souriante, puis s'allonger un bras qui me tend un papier. — « Qu'est ceci ? » — « *The bill, Master, the bill.* » — Parbleu ! je le vois votre bill ! Que voulez-vous que j'en fasse maintenant ? Vous imaginez-vous que j'aie gardé mon porte-monnaie sur moi ? Repassez dans un quart d'heure, quand je ne serai plus dans l'eau. »

Là-dessus mon brave nègre ouvre une bouche énorme, — que je l'engage vainement à fermer, — et entame un grand discours destiné à me convaincre que le bill doit être payé de suite. Ne pouvant arrêter ses flots d'éloquence et me débarrasser de lui, j'emploie ma ressource suprême en pareille occurence ; je lui lâche un « *canifestoun* » des mieux accentués. C'est un mot que j'ai recueilli en Flandre, et qui équivaut à notre « je ne comprends pas. » Naturellement les Américains ne comprennent pas davantage ; mais j'ai remarqué qu'ils accordaient à cette locution, de terminaison an-

glaise, une considération que l'expression française ne leur inspirait pas. J'obtiens d'ailleurs mon effet accoutumé. Le moricaud clot instantanément son plaidoyer pour la consigne par un sympathique « *All right.* » — « Ceci, mon garçon », fais-je à mon tour et pour finir ce singulier dialogue negro-franco-anglais, « ceci est affaire de goût. Je n'ai pas l'intention de discuter le vôtre. Je vous dis que je ne paie pas *the bill ?* Vous me répondez : *All right.* Si je le payais, vous ne trouveriez certainement pas que c'est moins *All right !* Alors, ça va toujours bien ? Vous avez vraiment bon caractère et vous parlez une langue complaisante ! »

Si j'excepte le *Palace,* l'une des curiosités du Nouveau-Monde, San Francisco à cette heure ne renferme pas de monuments.

Mais comme cette absence est compensée par l'ingénieuse disposition des installations !

Parmi celles qui, sans valeur architecturale, m'ont paru admirablement appropriées aux besoins qu'elles doivent satisfaire, la *Bourse* est la première à noter. Elle occupe un grand carré long, divisé en deux parties. D'un côté, le comptoir derrière lequel se tiennent les agents ; de l'autre, des rangées de pupitres à lire debout, sur lesquels sont attachés par des chaînettes les journaux américains et anglais, quelques feuilles allemandes,

celle de l'Inde et de l'Australie, et, comme représentant de notre presse française, le seul *Figaro*. La multiplicité des sources d'informations mises à la disposition des gens d'affaires leur procure, de tout ce qui se passe dans l'Extrême Orient, une connaissance qui nous manque à Paris. Les San Franciscains, pendant mon séjour chez eux, étaient certainement mieux renseignés que nos ministres sur les événements du Tonkin. Je dois déclarer que l'expédition, même au point de vue de son avenir commercial, était universellement condamnée. « Répétez bien à votre retour, » me disaient ceux de nos compatriotes avec qui je me trouvais en rapport, « qu'on ne gagnera rien à prolonger cette folie. Il faut se donner de l'air et se rembarquer vite. Agir par les consulats et les missionnaires, c'est la seule politique possible dans ces damnés pays, celle dont on n'aurait pas dû s'écarter et à laquelle vous devez revenir. »

J'hésite d'autant moins à enregistrer cette opinion qu'elle n'émane pas d'ennemis des institutions actuelles. Je soupçonne parmi les Français établis en Californie beaucoup de vaincus de nos guerres civiles. Ceux qui n'ont pas pris part aux combats de la rue professent, en grande majorité, des idées républicaines très avancées. Leur avis ne saurait donc être suspect à nos gouvernants. Je ne le reproduis point comme la critique d'une faute au-

jourd'hui, — je le crois, — reconnue de ses auteurs, mais comme un conseil dicté par une intelligence fort appréciable de nos intérêts, par ce souci du *bien national* qui anime toujours à l'étranger les dignes enfants d'une commune patrie.

On conçoit l'impulsion que le commerce déjà si actif de San Francisco recevra du percement de l'isthme de Panama. Aussi la population se montre-t-elle très curieuse des nouvelles du canal. Je constate d'ailleurs que, si le succès final de l'entreprise ne fait guère doute pour personne, personne par contre ne l'entrevoit aussi prochain, aussi complet qu'on nous le présente en France. « Vingt ans de travail et quatre cents millions de dollars (1), — une grande œuvre, mais une détestable opération financière », tel est le résumé fidèle des opinions que j'ai entendu formuler en Californie et je ne crois pas que, depuis mon voyage, elles se soient sensiblement modifiées. Les Chinois ne résistent pas au climat de Panama ; les nègres seuls peuvent le supporter et le travail des nègres se paie cher en Amérique. « J'ai vu » — me racontait à Paris, en août dernier, un Californien qui venait de suivre à cheval la ligne du canal, — « beaucoup de machines arrivées, des magasins bien fournis de

(1) Plus de deux milliards de francs.

toutes choses, des hôpitaux pleins, deux pieds d'eau dans certains endroits, rien ailleurs. Peut-être la communication des deux océans sera-t-elle établie plus tôt, mais le commerce ne passera pas là avant un quart de siècle et que de dollars à engloutir pour qu'il y passe ! »

C'est, on le voit, la confirmation à peu près textuelle des paroles que j'ai recueillies là-bas.

Après la Bourse, je citerai la *California Safe Deposit and Trust Company,* société constituée au capital de deux millions de dollars, à qui la plupart des riches de la ville confient la garde de leurs objets précieux, valeurs et espèces.

La *Safe Deposit and Trust Company* (1) occupe au centre des affaires, — 326, *Montgommery-Street,* à l'angle de *California*, — un vaste édifice de cinq étages bâti en pierres de taille jointes au ciment anglais, reliées par des ancres de fer à des murs intérieurs de briques qu'on a revêtus de fer de la base au faîte. L'ensemble de la muraille a une épaisseur de 14 pieds au-dessus des fondations.

Une porte gardée par des guerriers de bronze,

(1) Cette société a été fondée en 1882, conformément aux lois de l'État de Californie. Son capital de 2,000,000 de dollars se divise en 20,000 parts de 100 dollars chacune.

aux armures aussi peu anciennes que magnifiquement dorées, donne accès à l'escalier qui conduit à la cave des dépôts. Ici tout est fer ou acier, les voûtes, les murs, les portes, les caisses de la Compagnie et les 4,600 boîtes particulières que de solides boulons rattachent les unes aux autres. Le plancher dont la surface dépasse 4,000 pieds carrés repose sur des arches de briques, soutenues par des poutres de fer qui reposent elles-mêmes sur un massif de granit descendant deux pieds plus bas que le niveau des eaux souterraines.

Le réseau d'acier qui enceint les divisions de cette grande salle laisse entre lui et les murs extérieurs un large corridor, où circule nuit et jour une patrouille commandée par un officier. Contre les séparations intérieures sont appliquées des sortes de *boxes* fort élégants, *rentir's desks,* où les mangeoires sont remplacées par des pupitres qui servent à préparer et à vérifier les dépôts. Naturellement, les dames possèdent à la *Safe Company* un salon spécial, *the business room for ladies*, où elles procèdent à leurs opérations sans subir la vue et le contact des gentlemen.

Sans doute la décoration adoptée n'est pas à l'abri de toute critique. Si je n'avais pas déjà remarqué la prédilection des Yankees pour les copies du *moyen âge,* je me demanderais par exemple pourquoi tant de superbes chevaliers à l'entrée et

autour des caisses? Les statues de Plutus et de Crésus personnifiant la richesse antique, les bustes de MM. Stanford et Fload (1) glorifiant cet opiniâtre travail du capital américain, qui développe la fortune publique comme la fortune privée, — une telle ornementation me paraîtrait certes plus en situation, mieux approprié à la destination de l'édifice. Mais si le *côté artistique* commande quelques réserves, le *côté pratique* de l'œuvre de l'architecte William Patton n'en comporte aucune et sa construction est si bien défendue du feu que les Compagnies d'assurances ont, pour elle, abaissé de 30 % leur prime ordinaire.

Quant à la facilité des dépôts et des retraits, elle est *toute américaine* et je ne saurais mieux dire. Point de nos formalités interminables et écœurantes! — Vous êtes locataire d'une boîte? Vous entrez, vous passez d'abord au *Manager's Office* où vous vous faites reconnaître; sur un signe du préposé, le gardien vous ouvre la grille; vous allez à votre case, vous faites jouer votre combinaison de chiffres et de clé, vous videz ou vous remplissez votre caisse. Rien ne vous retarde, nul ne vous inquiète. Un retrait ou un dépôt prend cinq minutes.

(1) MM. Stanford et Fload sont réputés posséder les plus grosses fortunes de San Francisco. Ils dépensent une bonne partie de cette fortune à orner et embellir leur ville.

J'ai prolongé un peu ma description de la *Safe Company*. — Les banques de dépôts jouissent de trop de faveur aux États-Unis pour être négligées dans un exposé fidèle des habitudes du pays. Je me suis attaché à l'établissement de San Francisco, l'un des plus récents et des mieux compris, mais il en existe de plus considérables. Celui de New-York a dû ajouter 6,500 boîtes nouvelles aux 4,500 de sa création. Il a fallu également agrandir la banque de dépôts de Brooklyn, qui avait commencé avec 2,000 caisses ; de même à Philadelphie, à Pittsburg, à Cincinnati. A Chicago, les millions de dollars enfouis dans les caves sont sortis intacts de l'incendie. La fumée du feu qui détruisit une ville n'avait pas même noirci leurs papiers !

Les précautions prises contre les voleurs persuaderont peut-être que la sécurité est assez mince dans la *Queen-City ?* La conclusion manquerait de vérité.

L'anarchie qu'ont racontée nos compatriotes partis à la recherche de l'or, n'a réellement duré que cinq ans : de 1848, date de la découverte de la première pépite, à 1851, où le peuple institua le Comité de vigilance. Dès 1852, les exécutions sommaires, les pendaisons répétées avaient à peu près rétabli l'ordre. Trois ans plus tard, en 1855, le Comité avait fait des *picks* une justice assez

complète pour estimer sa tâche terminée. Il cédait de lui-même la place à des tribunaux réguliers et San Francisco devenait ce qu'elle est aujourd'hui, la cité modèle de l'Union au point de vue de la police et de la sureté des habitants.

Quant aux autres services municipaux, là comme ailleurs en Amérique ils restent fort inférieurs à ceux des grandes villes européennes. L'organisation seule des secours en cas d'incendie défie toute comparaison. Mais je renvoie au livre de M. Lambert de Sainte-Croix quiconque se sent curieux de bien connaître les détails de cette organisation, me bornant à constater que les pompes et les pompiers (1), le *Fire-Patrole* (2) et toutes les créations si commodes du génie inventif des Américains, — les cadrans d'appel pour tous les principaux besoins de la vie (3), les *Messagers*

(1) Leur solde est de 1 dollar par jour.

(2) Compagnie organisée par les Sociétés d'assurances pour préserver les marchandises des dégâts des pompes.— Il existe à Reims une institution analogue, la *Société des Sauveteurs rémois* ; mais ses membres ne sont pas payés. Ces auxiliaires volontaires des pompiers rendent les plus grands services ; je n'ai jamais eu qu'un reproche à leur adresser, celui de risquer souvent leur vie pour un intérêt qui ne méritait pas de l'exposer.

(3) Ces cadrans, posés dans les cercles, les cafés, les restaurants, les débits de tabac et dans nombre de maisons

boys (1), les *cable-cars* — atteignent leur perfection à San Francisco.

Malgré mon désir de ne pas répéter ce qui avant moi a été dit par d'autres, les *cables-cars* seraient trop utiles à Paris pour que j'hésite à leur donner quelques mots.

Je n'ai pas la mesure exacte des pentes de *California-street* sur lesquelles ces véhicules s'arrêtent *presque instantanément*, — beaucoup plus vite certes que nos tramways à chevaux ne pourraient le faire sur un plan horizontal — mais elles dépassent en maints endroits 25 centimètres par mètres. Comparées à *California,* la *rue des Martyrs,* la *rue de Maubeuge,* la *Butte Montmartre,* n'ont que des rampes insignifiantes. Du bas de la voie, longue de plus de 3 miles (5 kilomètres) et droite comme la grande généralité des rues Américaines, constamment vous n'apercevez pas les

particulières, ont des divisions sur lesquelles on amène l'aiguille pour appeler la police, le médecin ou simplement les *messagers boys,* pour signaler le feu, pour demander du bois ou une voiture, etc., etc.

(1) Les *messagers boys* sont des enfants de 12 à 15 ans vêtus d'un costume spécial, assez semblable à celui de nos petits porteurs de télégrammes et embrigadés comme eux. Les San Franciscains les emploient pour toutes leurs commissions ; assez fréquemment même pour des messages qui ne montrent pas, chez ceux qui les expédient, un respect suffisant de l'enfance.

caisses des cars qui glissent sur les rails, mais simplement *leurs toits*. L'effet même est singulier : il me rappelle les « *scuta* » dont j'illustrais mes livres de classe, ces grands boucliers longs, convexes, carrés aux angles, de l'infanterie romaine. Ici *les scuta* sont blancs, taillés pour armer des bras géants, et ils semblent tomber du haut de la côte.

Et mon emploi du pluriel n'est point une erreur. Tandis que les chevaux de nos tramways ont besoin de renfort dans toute montée un peu ardue et doivent tirer à plein collier pour enlever leur voiture, le câble entraine toujours et facilement *deux cars à la fois*. Le premier est un tramway ordinaire ; le second, une plate-forme couverte, garnie d'une dizaine de bancs. Avec le système américain qui permet de se faire voiturer dès qu'on est parvenu à s'accrocher à quelque chose, le tramway et la plate-forme transportent souvent une centaine de personnes. Les trains se succèdent d'ailleurs de trois en trois minutes. Le prix de la course est uniforme : 5 cents (1) pour toutes les distances.

Quels services une installation semblable rendrait à notre population ouvrière, condamnée pour rentrer chez elle à prendre des fiacres ou à perdre

(5) Ce prix était primitivement de 15 cents.

dans les bureaux de correspondance le temps du repos !

— « Et les accidents » m'objectera-t-on ? Ils sont rares et jamais graves, beaucoup plus rares et beaucoup moins graves que ceux de nos tramways actuels. Si le câble casse, le train se dégage, serre ses freins et le voyage est terminé pour ce jour-là.

Le système est des plus simples : deux rails de tramway ordinaire au milieu desquels deux bandes de fer méplat, que sépare une rainure large de 2 à 3 centimètres ; — à 25 centimètres sous cette fente, un câble en acier mû avec une vitesse toujours égale par une machine à vapeur placée au centre du parcours, ledit câble parvenu à l'extrémité de la ligne retournant à l'autre extrémité par une double voie, pour revenir finalement à son point de départ qui est la machine ; — un levier sortant de la plate-forme du *car,* abaissant ou relevant à volonté une tige de fer passant sous le câble et terminé par un crochet.

La tige abaissée, le crochet lâche le câble ; dès que le contact n'existe plus, les *cars* cessent d'être enchaînés ; des freins puissants pressent fortement la *voie* au lieu de brider les *roues* et arrêtent le train sans secousse. La tige remonte, le crochet saisit le câble et rétablit le contact. La tension du câble sur le crochet suffit à la traction.

Il existe un autre mécanisme, plus ancien, où le câble, au lieu d'être *relevé*, se trouve *pincé* entre deux roulettes de métal. Mais si l'un des torons dont le câble est composé vient à se rompre et à former un nœud trop gros pour qu'il passe entre les roulettes, les *cars* continuent d'être entraînés et l'arrêt de la machine motrice peut seul éviter des chocs dangereux.

J'ai vainement cherché à me rendre compte du coût de la construction et de l'exploitation. Les chiffres qui m'ont été fournis présentaient trop d'écart pour qu'il me plaise de les reproduire. A San Francisco où les voies devaient être assises dans le sable, il est évident que la substruction a exigé une dépense considérable. Le câble aussi est cher et ne dure guère que quatre mois.—Toujours est-il que leurs gros frais n'empêchent pas les Compagnies de San Francisco et de Chicago de payer à leurs actionnaires de superbes dividendes (annuellement 15 à 20 % du capital engagé), en même temps que la création des câbles-cars a donné une valeur considérable à des terrains qui auparavant restaient inaccessibles aux voitures.

La *Queen-City* offre aux étrangers une autre curiosité : son *quartier chinois*. Mais, outre qu'il a été maintes fois décrit, j'ai pour ne point y con-

duire le lecteur la meilleure des raisons : je me suis abstenu de m'y faire conduire (1).

Je m'explique que les hideurs humaines exercent une certaine attraction quand on a pour les peindre le talent de M. Émile Zola. Mais, comme mon admiration très sincère pour l'*art du Maître* (2) ne s'étend pas à l'*École* et que, dans un genre où — à mon estime — la médiocrité n'est pas permise, je ne me sens pas même l'étoffe d'un disciple passable, je ne me sens pas davantage attiré par la ville chinoise. J'accepte le laid quand il se présente, regrettant que dans la vie il se rencontre plus souvent que le beau ; je suis allé quelquefois à lui par *devoir,* je ne l'ai jamais

(1) On rencontre tout le jour au *Palace,* soit dans le hall central, soit autour de l'office, un gentleman de belle prestance, irréprochable de tenue, de mise et de manières. C'est un *détective* qui, le soir et pour 40 dollars, vous fait visiter le quartier chinois où il serait périlleux de s'aventurer sans escorte. Le prix reste le même, qu'on soit seul ou accompagné d'amis. Généralement vous vous réunissez trois ou quatre et la dépense se partage.

(2) J'applaudis, bien entendu, à *l'art,* nullement au choix des sujets. De ce qu'une chose existe, je n'admets pas qu'elle doive nécessairement être amenée sous la lumière. Les Allemands mangent des saucisses 365 jours de l'année. Pourtant Gœthe et Schiller n'ont point imaginé de nous montrer un laboratoire de charcutier par la grande chaleur !

cherché par *goût*. En Californie j'ai trop, malgré moi, pratiqué les Célestes, je les ai surtout trop *respirés* pour éprouver la moindre envie de les relancer dans les maisons où ils s'entassent jusqu'à trois cents (1). Je trouve plus de plaisir à me promener dans *California, Kearney* ou *Montgommery*. Là du moins les yeux se reposent sur de gracieux objets : aux vitrines, des bijoux de toutes sortes, de belles pierres bien montées, des photographies comme on n'en voit nulle part ; plus loin, des fleurs, des fruits magnifiques ; partout, d'élégantes tournures et de charmants visages qui n'affectent pas de types particuliers et prouvent qu'une population de jolies femmes peut très bien naître de la fusion des races.

San Francisco a, comme New-York et Chicago, des cercles nombreux installés avec le confort que savent se donner les Yankees. Les mieux fréquentés sont l'*Union*, le *Bohemian* et le *Yacht-Club*. *Union-Club* est situé au 508 de *California*, dans une maison qui date de trente ans — l'une des plus anciennes de la cité. Nous devons à la gracieuse attention d'un aimable professeur des mines,

(1) La population de San Francisco comprend à peu près 30,000 Chinois. Le *Globe-Hôtel* en abrite 1,500 dans 60 chambres !

M. l'ingénieur Hague, rencontré dans le train qui nous amenait en Californie, notre admission à ce cercle comme membre visiteur. Malheureusement la très courte durée de mon séjour ne m'a guère permis de profiter de la courtoise invitation des commissaires.

Dès 1871, le Bon de Hübner signalait « la vive réaction qui se faisait contre les exploitations minières, au profit de l'agriculture, du commerce et de l'industrie ». — Ce détachement des opérations par lesquelles ont commencé le peuplement et débuté la richesse de la contrée, s'est accentué depuis seize ans. Il est certain que le *mining is a curse,* « nos mines sont une malédiction », n'exagère pas le mal qu'elles ont causé là-bas aux petites gens, marchands, portefaix, coiffeurs, garçons de café, etc. Grisés par le succès des premières découvertes, chaque fois qu'un *prospect* donnait lieu à une émission, ils se jetaient sur elle avec frénésie. Ne travaillant pas dans les mines, ignorant ce qui s'y passait, « trompés », affirment-ils, « par des dissimulations criminelles », ils allaient constamment de paniques folles à des espoirs insensés, jetant sans raison ou demandant sur le marché des titres que les meneurs de l'affaire, — eux, parfaitement renseignés, — leur vendaient fort cher et leur reprenaient à vil prix. Grâce à ce système,

quand la mine largement ouverte avec leur argent, l'usine construite, les machines en place, permettaient enfin une exploitation rémunératrice et fructueuse, ils n'étaient plus propriétaires de rien. Ils avaient payé les dépenses, toujours si élevées dans l'espèce, de la *mise en train;* les bénéfices appartenaient à d'autres, à ceux qui, dirigeant l'entreprise et accréditant par leur silence, — on dit même par de fausses publications, — les rumeurs mensongères d'où surgissaient en cinq minutes des hausses et des baisses de 10 dollars, avaient réussi à les déposséder et tenaient au bon moment dans leurs mains tout le papier de l'émission.

Maintes fortunes grandement admirées par nous n'ont pas d'autre origine, et les Californiens éprouvent autant de stupéfaction que de colère quand un hasard leur apprend l'état que nous faisons à Paris de certains noms pour lesquels ils n'ont pas assez d'opprobre.

On aurait tort d'induire de ce qui précède que les mines de la Californie sont abandonnées. Chaque année, au contraire, en voit ouvrir de nouvelles qui donnent de magnifiques revenus. Mais elles restent à ceux qui les travaillent, ou sont acquises par de gros capitalistes de San Francisco qui les exploitent seuls (1). Le public ne

(1) Il est assez rare que l'acheteur d'un prospect pour-

s'associe plus que fort exceptionnellement à ces entreprises et se tourne de plus en plus vers la propriété foncière.

Celle-ci récompense bien, d'ailleurs, les Californiens de la faveur qu'ils lui accordent.

La superficie de l'État est évaluée par les géographes à 305,000 miles carrés (490,000 kilomètres) — moindre donc que celle de la France — et la moitié à peine des terres labourables est présentement cultivée.

Or, la production dernière, la plus belle,

suive son exploitation jusqu'à la limite où le prix de l'extraction et la chaleur du feu central commandent de s'arrêter. Généralement, après avoir extrait les minerais de surface faciles à traiter et gagné quelques millions, il cherche à revendre dès qu'il faut, pour continuer, des installations dispendieuses. C'est alors que surviennent les Sociétés étrangères. L'affaire se monte avec un gros capital,qui doit d'abord solder un gros prix d'achat et de grosses dépenses. Quelquefois le rendement répond à la mise; mais il n'arrive pas toujours que la profondeur justifie les calculs assis sur l'observation et l'étude des niveaux supérieurs. La vraie manière, pour les Européens, de gagner de l'argent dans les mines serait, je le répète, de les BONDER, comme les Américains, A L'ÉTAT DE PROSPECT. Mais cette combinaison du *bond*, l'une des formes de l'achat à option, n'est pas saisie facilement par nos financiers. C'est avec elle, pourtant, que s'est faite, en France, la belle opération de Gold-River et que se poursuit une autre opération qui promet autant, le Forest-Hill-Divide.

Autour de Iowa Hill, les abattages hydrauliques ont réalisé la plus parfaite image de la désolation. Du haut de la colline sur laquelle le bourg est situé, et jusqu'à plus de deux miles dans le Nord, on n'aperçoit qu'un sol bouleversé, se creusant à des centaines de mètres et montrant, par ses crevasses jaunâtres, le *Bed rock* du *Morning-Star* et les *Bed rocks* plus élevés des affluents du grand chenal qui prend naissance au Damascus. On se sent bien ici en plein terrain d'*Union :* celle des mineurs et des *squatters*, aidée des incendies qu'allument pour chauffer leurs bivouacs les chasseurs et les Indiens, ne laisserait bientôt plus à la Sierra, — si le gouvernement n'y prenait garde, — que des rocs éventrés et dénudés !

Mais telle que la Nevada m'apparaît encore, — dans ses parties non dévastées, — je ne sache pas de forêt qui l'égale. Avec les innombrables colonnes rouges des pins qui s'élancent de ses gazons, et, à soixante et quatre-vingts mètres du sol (1), éclatent

l'homme le plus vigoureux, désagrégeait par 24 heures plus de mille tonnes de gravier. L'eau qui alimentait les lances était souvent amenée du réservoir par trois et quatre miles de tuyaux de tôle, emmanchés bout à bout, et chassée par une pression de deux à trois cents pieds.

(1) Le lecteur n'ignore pas qu'il existe en Californie deux groupes de conifères justement célèbres : le groupe de *Calaveras*, relevé en 1852 par un chasseur d'ours, et celui

en véritables fusées de feuillage sur un ciel particulier à la Californie, — un ciel d'un bleu mat saupoudré d'or, — avec ses profondeurs noires ou ses lointains d'azur pâle tirant sur le vert, ses cèdres, ses chênes, ses érables, ses conifères gigantesques confondant leurs branches dans un dôme naturel, magnifique, plus haut que celui du Panthéon, « la Sierra-Nevada », — m'affirme mon col-

beaucoup plus nombreux de *Mariposa*, découvert trois ans plus tard par un Anglais. C'est un arbre du premier groupe qui a fourni son écorce au *Cristal Palace de Sydenham*. Il avait 109 mètres de haut, et le « Roi des Étoiles », du même groupe, mesure 122 mètres. Le « Grizzly », le plus beau du second groupe, n'a que 110 mètres, juste le double de la hauteur de la tour Saint-Jacques.— Quantité d'arbres abattus ou brûlés de la Nevada avaient à peu près atteint les mêmes proportions.

Les Californiens n'ont pas maintenu le nom de « *Welingtonia Gigantea* », donné par l'Anglais aux Titans de Mariposa. Ils les appellent *Sequoia Gigantea*, et, plus communément « *Big trees*. »

Le district de Mariposa, — comme le *Yellowstone National Park* et l'*Yosemite Valley*, comme les oiseaux aquatiques et les seals de Cliff-House, — est fort heureusement protégé par une loi de l'État.

On s'y rend maintenant par le *Sud Pacific of California* et le *Central California*. L'excursion ne présente donc plus l'incommodité ni les fatigues d'autrefois. Mais la distance est bien de 250 miles (plus de 800 kilomètres pour l'aller et le retour) et le déplacement prend au moins trois jours.

lègue de la B....., un grand voyageur que je crois volontiers, — « défie la comparaison même des forêts vierges du Brésil et de la Guyane. » C'est aux mois de mai et de juin, — après les pluies, — qu'elle doit se montrer dans toute sa splendeur, quand ses buissons, ses acajoux, ses azalées sèment leurs fleurs sur le velours des pelouses. En juillet, le paysage ne se révèle trop souvent à nous qu'à travers d'épais nuages de poussière soulevés par nos roues. Nous enfonçons d'un bon pied dans cette poussière, qui ressemble à de la brique pilée. Il faut enfermer les valises dans des sacs de forte toile, et la double enveloppe de cuir et de toile suffit à peine à protéger leur contenu. Nous rentrons à Colfax poudrés comme des seigneurs de la cour de Louis XV; mais ici s'arrête l'analogie : la nuance spéciale de la poudre qui nous remplit les cheveux, la barbe et les sourcils, nous donne plutôt des têtes d'*Albinos,* et, sous nos chapeaux sans couleur, dans nos cache-poussière fripés, salis, nous ressemblons certes moins à des seigneurs qu'à des bandits !

Avant de monter dans le train qui nous conduit à Nevada-City, je tiens à noter une particularité de la route que je viens de faire. Iowa-Hill ne possède pas seulement son Agence de *Wels-Fargo ;* il est desservi par le télégraphe et le téléphone.Tous ces fils courant sous les arbres de la Nevada pro-

duisent un effet singulier ; je ne dis pas un *effet poétique*. Les Anglais qui envahissent de leur mieux la riche Californie, — regrettant sans doute que la nature ne l'ait pas séparée du continent américain par un bras de mer quelconque dont ils s'empresseraient de faire une *mer anglaise*, — les missionnaires de John Bull ont d'ailleurs trouvé un moyen ingénieux de compléter l'effet. Sur l'écorce des pins, ils inscrivent en belles lettres blanches l'adresse de leurs maisons de commerce respectives. La palme dans ce genre bizarre me paraît appartenir aux représentants de la *Colman's Mustard*. Ceux-ci ont procédé à un travail *complet*, et je préviens M. Bornibus que les affiches de sa concurrente sont là-bas installées partout !

Le trajet de Colfax à Nevada-City (11 miles = 18 kilomètres) est peut-être le plus curieux que j'aie fait sur les chemins de fer américains. Cette ligne est naturellement une ligne à petite section, sinueuse et mouvementée à faire frémir un ingénieur européen. Les *trestleworks*, en pente et en courbe, s'y succèdent sans interruption.

Les horizons qu'on découvre du haut (et du *très haut*, — au minimum quatre et cinq cents pieds) de ces ponts-chevalets à jour, sont d'ailleurs admirables. Quel malheur qu'on ne puisse plus en dire autant des premiers plans !

Le marquis de Beauvoir avec qui, — peu de temps

après mon retour d'Amérique, — je causais de la *Porte-d'Or* et de la Californie, l'écrivain si distingué du *Voyage autour du Monde,* me disait un jour : — « La vraie perle de ce pays, c'est Grass « Valley, mais celle-ci est bien une perle. » — « Hélas ! marquis », — lui ai-je répondu, — « si « vous passiez aujourd'hui par cette vallée, vous « retrouveriez peut-être l'écrin..... Mais qu'est « devenue la perle ? »

Nulle part en effet les mineurs à la lance, les bûcherons et autres destructeurs n'ont traité avec plus de mépris l'œuvre de la nature. Il reste encore de beaux bouquets de bois ; mais la forêt a disparu avec ses géants. Là où s'étalaient autrefois des immensités verdoyantes, l'œil ne rencontre plus qu'un cahos de terres rouges ou jaunâtres, dépouillées, creusées, fouillées de tranchées profondes, semées de troncs énormes mutilés à la hache et calcinés par le feu. On sait que le pin est une essence qui, coupée, ne repousse pas ? D'ailleurs on ne remplace pas des arbres de quinze et vingt siècles. La dévastation est donc sans remède.

Nous sommes reçus à Nevada-City par le père d'un de mes bons amis, — ancien officier de notre marine, maintenant mineur californien. Il exploite par un puits incliné, alors profond de trois à quatre cents mètres, et dans un petit établissement qui

est bien le modèle du genre (1), un filon de quartz aurifère fécond en surprises. Tantôt il s'amincit comme un fil, tantôt il s'élargit sur plusieurs pieds. Au moment de notre visite, le filon se comporte bien et la joie règne dans la famille, autant que la joie peut exister auprès de la tombe récemment fermée d'une épouse et d'une mère !

J'ai passé chez ces hôtes aimables des heures délicieuses, que mon seul regret a été de ne pouvoir doubler (2), et j'ai pu, dans le verger qui

(1) L'impulsion est donnée aux machines du puits et de l'usine par des roues hydrauliques d'un système fort ingénieux, assez communément pratiqué en Amérique, mais dont j'ai vu à Nevada-City la première application.

Représentez-vous une roue d'engrenage dont les dents, — espacées d'un demi-pied, — seraient remplacées par des godets. L'eau, en tombant dans le godet, le chasse par la seule force de sa chute, et la roue, à sa troisième ou quatrième révolution sur son axe, tourne aussi vite que si elle était mue par une puissante machine à vapeur.

(2) Si j'ai emporté le meilleur souvenir de mon séjour à Nevada-City, j'y ai trouvé la fin d'une *légende :* celle du comte de Raousset-Boulbon. — Mon hôte avait connu *déchargeur sur le port de San Francisco* le héros de la Sonora. Le comte projetait alors de conduire au Japon la bande qu'il dirigea plus tard sur le Mexique, et, sachant que M. Ch..... avait appartenu à la marine, il le consultait souvent sur les chances de cette expédition. Il fut par lui dissuadé de la tenter. Peut-être aussi le manque de fonds pour fréter les bateaux qui l'auraient porté, changea-t-il

entoure leur joli cottage, prendre une idée du rendement des arbres fruitiers en Californie. J'ai vu notamment devant la maison un prunier comme vraisemblablement je n'en verrai plus de ma vie. La feuille avait cédé la place aux fruits, serrés exactement comme les grains d'une grappe de raisin, et, malgré une vingtaine d'étais, les branches pliaient et se cassaient sous le poids de cette production inouie.

Pour rentrer à Colfax, nous préférons au chemin de fer un excellent landau qui nous ramène par une route nouvelle, plus basse que le *railroad,* fort bien boisée de taillis et de sapins, sans cesse traversée par le gibier qui généralement est abondant dans l'Ouest, grouses, bécasses, cailles à aigrette, lièvres qu'on appelle *prairies jakasses,* etc., etc. — J'ai aussi parfois entrevu, à de grandes distances, des antilopes, des loups et des pumas (1);

ses dispositions ? Mon hôte le tenait, au demeurant, pour un assez piètre aventurier, très désireux de mettre la main sur un butin quelconque, et nullement guidé par des *visées grandioses.*

(1) Le *Puma,* ou *lion* du Far-West, a plus d'analogie avec le *tigre.* — Il ne montre pas pour les viandes abattues la répugnance du lion à l'état sauvage : à Golden, les *pumas* faisaient au garde-manger du house des ouvriers d'assez fréquentes visites nocturnes, tandis que, — par une circonstance heureuse, mais restée pour moi inexpli-

mais, bien que l'élan, — m'a-t-on rapporté, — ne soit pas rare dans le *Far-West* ni surtout dans le Montana, je n'ai pas eu la chance de rencontrer *vivant* un de ces superbes animaux. Les seuls que j'aie vus, en Amérique et au Canada, étaient *naturalisés*. Parvenu à toute sa croissance, l'élan ou cerf d'Amérique dépasse en hauteur nos chevaux de la plus grande taille, et sa tête est surmontée de ramures qui atteignent parfois deux mètres.

Bien que notre cocher ne soit pas très sûr de son itinéraire et nous égare un peu par les chemins, j'arrive à Colfax avant l'heure marquée à l'indicateur du *Central Pacific* pour le passage du train. Ce train qui vient de San Francisco a d'ailleurs deux heures de retard et je puis ainsi prolonger mes adieux. Ici, en effet, je me sépare de M. et de Mme de la B....., mes excellents compagnons de route depuis Paris. Je vais maintenant voyager seul jusqu'au Michigan, où je dois retrouver Mme de Biancour, qui n'a pas craint de traverser — deux mois après moi — l'Atlantique, pour me rejoindre à Chicago.

A Ogden, je ne m'arrête que le temps de changer

cable, — ils ne s'attaquaient pas à la vache de l'habitation, vaguant en pleine liberté dans la forêt et dont j'entendais tinter la clochette à une heure avancée de la nuit.

de Pullman. L'*Utah and Northern Railroad* me ramène à Butte, d'où je redescends une semaine plus tard sur Ogden, pour prendre, — après une nuit passée dans un bon lit à l'hôtel-restaurant de la gare, — la ligne de l'*Union Pacific Railroad* que je n'ai point encore parcourue.

XIII.

L'Union Pacific Railroad. -- Les Montagnes-Rocheuses. — Un ouragan dans la Prairie. — Le Chicago and North Western Railroad. — Le deuil de Grant. — Le Michigan Central Railroad. — Détroit. — Belle-Ile-Park : un camp de miliciens. — Niagara-Falls.

D'Ogden à Council Bluffs, le parcours de l'*Union Pacific Railroad* est de 1,034 miles (1,664 kilomètres).

Contrairement à la pratique des États-Unis pour la construction des voies ferrées, les Compagnies de l'*Union* et du *Central Pacific* n'ont pas seulement reçu de l'État des concessions de terres, concessions dont elles augmentaient l'importance en allongeant plus que de raison leur tracé dans les parties fertiles ; les Américains ont jugé qu'une

dérogation à leurs habitudes était suffisamment motivée par une entreprise qui devait relier le Missouri au Pacific, — Omaha à San Francisco, — et, au don ordinaire des terrains, ils ont ajouté une subvention en espèces de $ 40,000 par mile (fr. 208,000). Dans les sections montagneuses de la ligne, certains miles ont d'ailleurs absorbé jusqu'à $ 100,000 (fr. 520,000).

Au sortir d'Ogden, nous remontons d'abord au S.-E. le *Great Salt Lake;* puis nous nous en écartons brusquement, et, tournant à gauche, nous pénétrons dans des gorges qui se prolongent jusqu'à Evanston. Nous rentrons là, par son angle S.-O., sur le territoire du Wioming, que nous avons quitté au Yellowstone par son angle N.-O.

Les gorges que nous venons de franchir appartiennent à la chaîne des Wahsatch Mountains, qui forment le versant occidental du haut plateau américain dont les Montagnes-Rocheuses sont le versant oriental. Mais c'est à Aspen, la station suivante, que la voie atteint le point le plus élevé de son parcours sur les monts Wahsatch (1). Le canon d'Echo situé au-dessous d'Evanston, où

(1) Aspen est à 7,835 pieds du niveau de la mer; Summit, la crête de la Sierra-Nevada, à 7,007 pieds ; Sherman, dans les Montagnes-Rocheuses, est la station la plus élevée de la ligne centrale (8,348 pieds).

s'embranche le petit tronçon qui conduit à Park-City, peut impressionner le voyageur arrivant directement de l'Est. Outre qu'il est un des plus pittoresques de la ligne, le *railroad* le côtoie et le descend par une courbe et une rampe toutes deux fort audacieuses. Mais les chemins de la Nevada m'ont familiarisé avec le genre d'émotion que je pourrais éprouver ici et la vue du précipice me laisse froid.

A Bryan, nous coupons le Black-Fork du Green River *(Rivière verte)*, dont nous retrouvons un peu plus loin d'autres branches que nous suivons jusqu'à Bitter Creek. Après, nous rencontrons le North Fork of Platte River, que nous traversons au Fort Steele. Quand nous avons dépassé Carbon, à droite de la voie notre horizon s'élargit. Nous décrivons une courbe qui nous ramène vers le Sud, et, jusqu'au Fort Sanders, nous roulons sur un plateau, les Laramie Plains, fermé à l'Ouest par les Medicine Bow Mountains. Au centre du plateau, — en face Lookom, — le *railroad* passe auprès d'un lac alimenté par deux torrents que nous voyons serpenter sur le flanc des monts.

A partir du Fort Sanders, notre voie remonte pour arriver à Sherman, le point culminant de la ligne. De Sherman à Cheyenne où finit la descente des Montagnes-Rocheuses, la distance à vol d'oiseau n'est que de 50 miles (80 kilomètres).

Je n'ai voulu interrompre par aucune digression ma description du *railroad*. Au lecteur qui désirerait connaître mon opinion sur les Montagnes-Rocheuses, je dirai qu'elles m'eussent apporté une forte déception si je m'étais attendu à leur trouver une ressemblance quelconque avec la Suisse ou les Pyrénées. Cette énorme épine dorsale du continent américain, qui, continuant les Andes Mexicaines, se développe à 2,200 miles dans le Nord (3,550 kilomètres), n'a de vraiment *grand* que son étendue, — le *railroad* met tout un jour à la franchir par le Bridger-Canon (1), — de *charme* que celui d'un ciel d'une limpidité extraordinaire, propre à la région centrale de l'Union, très différencié par son bleu métallique du ciel de la Nevada.

Cheyenne-City, tout au bas de la chaîne, est déjà à 6,000 pieds au-dessus de la mer. Malgré leurs neiges éternelles, les *Long* et *Pike Peake,* — rapprochés du haut plateau de Laramie par la pureté sans égale de l'air, — paraissent des buttes assez médiocres. La traversée du Bridger-Canon ne pré-

(1) J'ai dit que les Yankees avaient maintenu ce nom de *cañones,* donné par les anciens maîtres du sol aux cols plus on moins étroits qui permettent de franchir la barrière des Andes et des Rocky-Mountains sans en gravir la crête. — D'autres passes s'ouvrent au Nord et au Sud de la passe Bridger, par laquelle le *railroad* du Pacifique pénètre sur la terre des Mormons.

sente ailleurs qu'une succession de rocs d'une belle couleur rougeâtre, mais dénudés, sans végétation ; les parties plates et évasées alternent avec des fentes, — des *gates,* — où la locomotive se *glisse* littéralement, entraînant ses wagons dont les occupants pourraient toucher la paroi de granit en étendant le bras. Le sol est noir ou brûlé par les émanations alcalines destructives de la verdure, semé de taches et de filets d'eau saumâtre qui se perdent on ne sait où. L'ensemble est sauvage ; mais le Mont-Blanc, la Yung-Frau, la Maladetta n'empruntent pas uniquement leur grandeur à la sauvagerie, à l'immobilité de leur site. Nulle part, je n'ai été saisi par un aspect imposant dans les Rocky-Mountains. Le canon d'Echo, le Green-River et les méandres de ses eaux de turquoise verdâtre, tantôt s'épanchant entre des coteaux boisés, tantôt disparaissant dans de sombres ravins où l'œil ne peut les suivre, ne suffisent pas à rompre la monotonie de ce long trajet.

J'aurais voulu voir et je cherche vainement avant d'arriver à Cheyenne, sur la gauche de la voie ferrée, la *ville des chiens,* dont M. Lambert de Sainte-Croix parle dans son intéressant ouvrage. Je remarque bien les monticules, mais je n'aperçois pas un seul *chien des prairies.* Est-ce à l'heure tardive de notre passage devant les terriers que je

dois attribuer l'absence des habitants ? Les chasseurs auraient-ils commencé la destruction de ces gentils animaux ? Toujours est-il que j'ai rencontré au Far-West peu de chiens des prairies, assez cependant pour confirmer le détail donné à M. de Sainte-Croix par les ouvriers du chemin de fer, « de la chouette et du serpent cohabitant avec le chien ». Le fait est exact, sans qu'on ait encore expliqué cette étrange association.

Cheyenne, North-Platte, Omaha, ont eu leur période florissante pendant la construction de la ligne du Pacifique. Elles ont beaucoup perdu depuis l'achèvement des travaux, surtout la seconde d'où partaient autrefois les convois à destination du Mexique et du Colorado.

Je quitte Cheyenne emportant le regret de ne pouvoir prendre le tronçon de l'*Union Pacific* qui mène à Denver et rejoint la grande ligne au-dessous du Fort Sedgwick, à Denver Junction. J'aurais plaisir à visiter chez eux mes amis Ch... et von W..., avec qui j'ai quitté Paris. Mais le peu de temps qui me reste ne me permet pas de faire entrer dans mon itinéraire les trois jours demandés pour ce détour.

A Cheyenne on retrouve la *Prairie*. Jusqu'à Pine Bluffs, qui marque la limite des territoires

du Wioming et du Nebraska, de légères ondulations arrêtent encore la vue au Nord de la voie ferrée ; mais dès que nous rejoignons le cours du Lodge Pole Creek, la voûte du ciel qui s'assombrit rapidement sur nos têtes borne seule notre horizon.

A 10 heures, pendant que le *coloured man* procède à l'installation du dortoir, nous sommes assaillis par un ouragan dont la tête est déjà dans l'Est et sur l'Atlantique, coulant, bousculant les navires, emportant les ponts comme des fétus de paille. De mon lit, à travers les doubles glaces de ma section dont j'ai remonté les stores, je vais jouir du plus magnifique spectacle, d'un spectacle que je ne me lasserais pas de contempler s'il ne m'aveuglait par son insoutenable splendeur. Le dôme du ciel, si noir à notre départ de Cheyenne, est maintenant tout irradié d'éclairs qui semblent tomber au milieu des troupeanx affolés, courant, se renversant, se dispersant sur les lointains en feu. La plaine sans fin est inondée de clartés inégales, passant sans transition du rouge de l'incendie au bleu lunaire des phares électriques, d'une lumière que je ne puis supporter qu'en clignant les paupières et sous laquelle apparaissent encore plus blanches les carcasses des bœufs tués par l'hiver, dont est jalonnée la grande route du Pacifique. Quand notre course nous entraîne auprès d'une habitation, le fer-blanc des boîtes de conserves

dont se nourrissent les fermiers, entassées devant les portes après avoir livré leur contenu, brille comme une muraille d'argent. Parfois surgit d'un troupeau en déroute un *cow-boy* escorté de ses chiens, penché sur sa haute selle mexicaine, le pied chaussé jusqu'au talon dans ses étriers couverts, galopant furieusement et, il me semble, assez vainement pour rassembler ses bêtes épouvantées.

La fatigue de mes yeux, — nullement celle de mon admiration, — me force à chercher la demi-obscurité de mes stores. Trois ou quatre fois je les relève, ne résistant pas à la tentation de revoir ce que j'ai vu, et la nuit est avancée quand je m'endors au roulement sourd et continu de la foudre.

Bien que depuis deux ou trois ans on ait gagné quelques heures sur le trajet du Pacifique, notamment entre Cheyenne et Omaha, l'ouragan marche plus vite que nous. A mon réveil, le soleil est déjà élevé sur un ciel sans nuages : nous suivons les bords du Platte River et nous approchons rapidement de Council Bluff.

L'examen de la carte jointe à l'Indicateur m'apprend que pendant mon sommeil nous avons dépassé Columbus, le centre du continent Américain ou plus exactement des *United States*.

Nous traversons presque sans arrêt Omaha ; nous franchissons sur un pont de fer d'une construction très hardie les eaux bourbeuses du Missis-

sipi, qui sépare le Nebraska de l'Iowa, et notre train vient stopper contre le quai de la gare de Council-Bluff, la tête de ligne de l'*Union Pacific Railroad.*

Les Council-Bluffs, d'où la station a tiré son nom, sont des mamelons isolés qui servaient jadis aux rencontres des chefs Indiens et des représentants du *big father* (1). — De là leur appellation de « Buttes du Conseil ».

Cinq *railroads* conduisent de Council Bluff à Chicago :

Le *Chicago Saint-Paul Milwaukee and Omaha,*
L'*Illinois Central,*
Le *Chicago and North Western,*
Le *Chicago R. I. and Pacific,*
Et le *Chicago Burlington and Quincy.*

J'ai pris à San Francisco, 424, Calle Montgomery, à l'Agence Jose Costa, mon passage sur le troisième. La distance par le *North Western* est de 490 miles (789 kilomètres). Quelle que soit d'ailleurs la ligne adoptée, le trajet se fait en 24 heures. Les *railroads* dont le parcours est le plus long forcent de vapeur, pour ne pas livrer prise à la concurrence.

L'Iowa après Council-Bluff, c'est toujours la

(1) Le Président de la République. — Ces représentants, dits *Agents Indiens,* font de rapides et magnifiques fortunes.

Prairie,— mais la Prairie plus habitée, largement défrichée et mieux cultivée. Le bétail devient abondant. Nous ne passons plus guère de miles sans rencontrer l'un de ces enclos juxtaposés à la voie ferrée, où les *cow-boys* rassemblent les bêtes destinées aux abattoirs. De l'enclos part un plan incliné garni d'une double balustrade, se terminant par une plate-forme dont le niveau est exactement celui de la plate-forme des wagons. Chassés d'abord de la plaine dans l'enclos, sans cesse poussés par de nouveaux arrivants, les bœufs gravissent le plan incliné et entrent d'eux-mêmes dans les wagons ouverts. Ceux-ci chargés et leurs portes fermées, la locomotive donne quelques tours de roues ; des wagons vides viennent ranger la plate-forme, et, aussitôt remplis, sont remplacés par d'autres tant que le train n'est pas complet.

Aux bêtes à cornes, aux moutons, aux juments et à leurs poulains, nous voyons mêlés en quantité innombrable les porcs qui, un peu plus tard, iront se faire dépecer dans les établissements de MM. Armour and Co. C'est une race petite, aux soies rudes et noires ; vue à distance, elle rappelle assez une horde de marcassins.

Plus nous avançons, plus la campagne se peuple. Les arbres reparaissent, non pas en masses profondes, mais en bouquets autour des fermes, en bordures qui marquent la division des propriétés.

Ce reboisement partiel est la conséquence heureuse de la mesure dont j'ai parlé, qui concède gratuitement une certaine étendue de terres à charge de plantation.

Le paysage ne change plus jusqu'à la nuit qui me parait lente à venir. J'ai épuisé les quelques volumes emportés dans mon sac et je ne me délecte pas, comme mes compagnons du Pullman, à la lecture des romans anglais.

Au jour levant, nous coupons l'Union Creek à Clinton, à 138 miles (222 kil.) de Chicago.

Effet certainement à noter des moyens dont l'homme dispose pour ces grands déplacements, autrefois si longs :

Alors que je quittais Paris, nous étions convenus, Mme de Biancour et moi, de nous retrouver le 5 août au Michigan. Le 5 août, elle, venant de franchir plus de 1,800 lieues, moi, arrivant en sens inverse après en avoir fait près de 4,500, nous entrions à la même heure dans la Cité des Prairies ; la voiture qui l'amenait de la gare du *New-York Central* s'arrêtait devant le perron du Palmers, au moment où je descendais de l'omnibus du *North Western.*

Il est vrai que la *Normandie,* partie du Hâvre le 25 juillet et constamment favorisée par le vent, a débarqué ses passagers le 2 août, à midi, trois

heures avant que ne s'abatte sur la rade de New-York l'ouragan dont la queue nous a enveloppés l'avant-veille au sortir de Cheyenne ; — il est vrai aussi que, de mon côté, je n'ai été arrêté ni par un jour de malaise ni par un accident de route, et que ma courte attente à Livingston a constitué le seul retard de mon voyage.

Chicago, comme toutes les villes d'Amérique que nous traverserons désormais, porte le deuil de Grant. Les façades des maisons disparaissent sous des tentures noires fort maltraitées par la tourmente. A San Francisco, le prix du crêpe a triplé aussitôt qu'on a connu la nouvelle de cette mort ; avant la fin de la journée les magasins n'avaient plus un coupon à livrer et les quantités enlevées étaient représentées à leurs caisses par de belles piles de piastres. L'unanimité de la démonstration, dans les Etats de l'Est, du Centre et de l'Ouest, prouve la force du sentiment qui, malgré certaines divergences d'intérêts, veut encore la conservation de l'Union. Elle affirme aussi que le désastre financier de l'ancien Président (1) n'a point affaibli pour lui la reconnaissance publique.

(1) L'opinion générale m'a paru que Grant, habilement attiré dans des opérations auxquelles il ne s'entendait point, a subi la responsabilité d'affaires dont les profits sont allés à d'autres.

Cette reconnaissance ne me semble pas avoir été inspirée aux Américains par des qualités militaires exceptionnelles. Comme général, Grant n'est point estimé par les Yankees à l'égal de Sheridan, — aujourd'hui commandant en chef de l'armée américaine, — de Sherman, de Lee, ni de Beauregard. Ce que les Yankees admirent surtout chez Grant, c'est l'homme dont la force morale ne s'est pas un instant démentie devant la plus gigantesque rébellion des temps modernes et peut-être de tous les temps ; l'énergie, l'indomptable volonté avec lesquelles il se relevait après chacun de ses revers, préparant les armées nouvelles qui devaient enfin forcer la victoire ; cette sagacité merveilleuse, — partagée avec Napoléon Ier, — qui découvrait et employait suivant leurs aptitudes les sujets les plus propres à l'aider dans son œuvre. C'est par là que l'ancien Président a conquis et vraiment mérité cette gratitude nationale dont je vois l'hommage suprême, hommage rendu par les démocrates aussi bien que par les républicains.

Il n'entre pas dans mon plan de refaire, après M. d'Haussonville, l'exposé de la situation des partis politiques aux États-Unis. Ceux qu'intéressent les querelles des Républicains,— héritiers de la constante préoccupation des auteurs de la constitution Américaine, *de fortifier le lien*

fédéral, — et des DÉMOCRATES, — partisans de l'indépendance législative et administrative des États, — ceux qu'attirera l'étude de ces divisions la trouveront magistralement faite au chapitre IX du voyage intitulé « A TRAVERS LES ÉTATS-UNIS ». On a beaucoup écrit, on écrira certainement encore beaucoup sur l'Amérique : sur cette question et sur les causes de la guerre de Sécession (ch. VIII), nul ne dira *mieux* ni *plus vrai* que M. d'Haussonville.

Je me borne à constater que les démocrates paraissent jouir là-bas de plus de considération personnelle que les républicains. Aussi, — et bien qu'une longue carrière administrative m'ait appris à ne pas exagérer la signification de l'élection, — la durée des seconds au pouvoir est-elle pour moi un fait anormal, un fait dont l'explication m'échappe..... A moins que les démocrates ne se défient de leurs propres tendances (le suffrage américain serait alors le premier du monde !) et ne votent contre les candidats de leur parti, pour ne pas mettre en danger l'Unité nationale ?

Le *Michigan Central Railroad* nous transporte de Chicago au Niagara.

Dans la région des Lacs, les *railroads* sont à peu près aussi nombreux, aussi serrés que les chemins vicinaux de la Seine et de sa banlieue.

Sans doute afin d'éviter des comparaisons fâcheuses, les indicateurs des Compagnies suppriment les miles et ne donnent plus que les heures de départ et les noms des stations. La distance géographique est donc la seule que je puisse fournir : de Chicago aux chutes, elle est d'environ 515 miles (829 kilomètres).

Le train que nous prenons part de Chicago à 9 heures du matin et arrive vers 7 heures à Détroit, notre première étape. Comme il contient un *Parlor-car*, les voyageurs dont l'intention est de s'arrêter en route peuvent très avantageusement remplacer le ticket de dortoir par un ticket de salon. Celui-ci ne coûte qu'un dollar et les *Parlor-cars* sont de magnifiques wagons de 25 mètres, garnis de canapés et d'excellents sièges à pivot. Leurs parois de glaces, séparées par des montants aussi étroits que le comporte la solidité du toit et de la caisse, laissent la vue errer librement de chaque côté de la voie.

Dans ce trajet de 10 heures, je n'ai d'ailleurs rien aperçu qui mérite d'être remarqué. Le paysage est d'une monotonie obstinément prolongée. Pas un détail de la route ne sollicite l'intérêt.

Détroit, fondée par les Français sur le canal naturel qui réunit les eaux du lac Saint-Clair à celles du lac Érié, est une jolie ville percée de

grands boulevards bien plantés, desservie par d'élégants tramways et magnifiquement éclairée le soir à la lumière électrique. Sa population qui en 1855 n'était que de 20,000 habitants, atteint aujourd'hui 150,000 âmes. Détroit possède des manufactures importantes et reste la principale cité du Michigan. Le lac Saint-Clair et le canal sont semés d'îles, — au nombre de seize je crois, — qui font de cette ville une très agréable station d'été.

La géographie des cinq grands lacs qui alimentent le Saint-Laurent, — restes de la mer intérieure dont le dessèchement a découvert les 200,000 lieues carrées de plaines appelées par les Américains « la Prairie », — n'est peut-être pas inutile à présenter ? Elle est, en tout cas, très courte et facile à retenir.

Le plus septentrional et le plus vaste est le lac Supérieur *(Lake Superior)* (1). Il se déverse par les sauts Sainte-Marie *(Saint-Mary River)* dans le lac Huron, grossi des eaux du Michigan qui y

(1) Le lac Supérieur, élevé de 370 mètres au-dessus de l'Océan, a 1,242 miles de circuit (2,000 kilomètres) et une profondeur de 280 mètres. Il reçoit quarante rivières, dont Saint-Louis River est la principale. L'œuvre de dessèchement continue d'ailleurs et le niveau des cinq grands lacs s'abaisse sensiblement.

pénètrent par le détroit de Mackinaw. Le lac Huron s'écoule au Sud dans le lac Érié *(Lake Érié)*, d'abord par la rivière et le petit lac Saint-Clair, puis par le canal Détroit. Le Lake Érié tombe lui-même dans le lac Ontario par la rivière du Niagara (1). A l'angle N.-E. de l'Ontario, le Saint-Laurent prend les eaux confondues de tous ces lacs et les conduit à l'Atlantique par un cours de 546 miles (880 kilomètres).

Nous descendons à Détroit au Recel-House, un hôtel très-confortable dont la façade occupe tout un angle d'une vaste place, à proximité du canal.

Le lendemain de notre arrivée, après le *breakfast*, nous nous étions dirigés vers ce canal. Un *ferry-boat* se préparait à quitter le quai et l'idée nous vint d'y monter sans trop savoir où il se rendait. Le temps magnifique nous invitait à la promenade et la vue d'un écriteau fixant le passage à 5 cents (environ 25 centimes) me rassurait suffisamment sur la longueur de l'excursion.

Je ne tarde pas à reconnaître que *Belle-Ile-Park* est le but de notre course : cette île, où est assis en ce moment un camp de miliciens, est la promenade favorite des habitants de Détroit.

(1) C'est à peu près vers le milieu de son cours que le Niagara River forme les fameuses chutes.

Le général inspecteur du camp a pris justement passage sur notre *ferry*. C'est un superbe homme : bien que je m'élève de terre d'un peu plus de cinq pieds six pouces, il me dépasse de la moitié de la tête. Celle-ci est couverte d'un chapeau à cornes garni de plumes noires, immense et cintré comme celui des Maréchaux du premier Empire. L'état-major, — aides de camp, officiers d'ordonnance et nombreux colonels, — ne se croit pas sans doute attaché par la même grandeur à la coiffure militaire. Ces messieurs ont adopté des chapeaux de feutre et de paille, qui défendent mieux leur chef contre la pénétration d'un soleil ardent. Ils ont aussi une étrange manière de porter l'épée, non pas suspendue au ceinturon, mais enfermée dans une gaîne de peau jaune ou de serge verte qu'ils tiennent à la main, comme une canne ou un parapluie.

Au bout de la jetée de Belle-Ile, un détachement est venu attendre le général. Le canon tonne, les tambours battent, les fifres sifflent. Le détachement exécute une conversion et part derrière les tambours, précédant l'inspecteur et son escorte. Pour cette marche triomphale, les glaives se sont relevés et s'appuient sur l'épaule..... mais ils ne sont pas sortis de l'étui !

Nous suivons le cortège. Il atteint le camp en pleine préparation du dîner de une heure. Les

miliciens ne prennent pas les armes, mais ils s'interrompent de dresser leurs tables et d'alimenter le feu des cuisines en plein air pour assister au défilé. Le général n'est pas reçu par les officiers, mais par leurs ladies, et, après quelques salutations et compliments, tout ce monde disparaît sous une tente où je suppose le couvert mis ? Nous n'avons plus revu l'état-major pendant les deux heures que nous avons passées à Belle Ile.

Pour nous, habitués à une tenue très différente des armées européennes, tel spectacle est certes original. Une double réflexion retient pourtant le rire sur mes lèvres.

J'ai connu dans mon enfance une certaine garde civique non moins curieuse et fort raillée : — nombre de ses membres se sont fait correctement démolir à l'assaut des barricades de juin 1848.

Je me souviens que les milices américaines soutinrent sans faiblir l'une des plus horribles guerres du siècle ; — ces brettes à l'aspect débonnaire, sorties un jour de leur enveloppe de serge, ont étincelé sous les feux de la bataille et renvoyé fièrement à l'ennemi l'éclair parti de ses canons.

J'estimerais donc ici la plaisanterie déplacée. Mais en rendant aux milices l'hommage dû à leur valeur, je dois ajouter que LE NORD ne négligeait aucun moyen d'augmenter la force et la solidité de ses armées. En même temps qu'il appelait les

nègres à la défense de leur affranchissement, il pratiquait la *presse* sur une large échelle. Un matelot français m'a été présenté, qui fut ainsi ramassé sur les quais de New-York et expédié où l'on se battait, sans qu'on prît grand'peine pour s'assurer de son assentiment. Bien qu'enrôlé un peu malgré lui, il a bravement soutenu la réputation de nos marins et laissé une jambe à cette attaque de Fredericksburg où les cadavres des assaillants s'amoncelèrent jusqu'à la crête du mur crénelé des Sudistes. Le gouvernement américain lui paie sa jambe $ 500 (2,600 fr.). Je vous promets qu'il ne la regrette guère et j'ai lu dernièrement qu'on songeait à augmenter encore les pensions d'invalides (1).

Nous partons de Détroit à midi, toujours par le *Michigan Central Railroad,* pour arriver à sept heures au Niagara.

De l'autre côté du canal Détroit, nous ne sommes plus sur le territoire américain, mais sur le *Dominion of Canada.* Notre nouveau trajet est d'ailleurs

(1) J'ai rencontré souvent, dans les stations du Far-West qui avoisinent les forts, des officiers et des soldats de l'armée régulière. — Tous m'ont paru de beaux hommes, d'aspect martial, irréprochables dans leur uniforme. On sait d'ailleurs que cette armée de 25,000 hommes coûte à l'Etat près de $ 50,000,000 (260,000,000 de francs), — En dehors du service, les soldats américains ne portent point d'armes apparentes.

aussi monotone, aussi dépourvu d'attraction que celui de l'avant-veille. Le paysage ne devient vraiment beau qu'en approchant de la cataracte. La rive canadienne a conservé d'imposants vestiges de son ancienne forêt, tandis que les cèdres et les pins de *Goat-Island* (1) constituent à peu près le seul bois qui reste à la rive américaine. Parvenu à un point d'où les chutes se laissent entrevoir, le train s'arrête quelques instants afin de permettre aux voyageurs de les contempler.

Beaucoup de touristes demeurent à *Prospect-House,* sur la rive canadienne. Nous avons décidé, — je ne sais trop pourquoi, — de prendre gîte sur la rive américaine. Le *Michigan Central* a jeté d'un bord à l'autre, pour le passage de ses convois, un pont du système dit *cantilevers* (2), long de

(1) On a donné ce nom à l'île qui sépare la chûte canadienne de la chûte américaine, plus haute de six pieds (164 au lieu de 158).

(2) Dans les ponts *cantilevers*, deux piles placées de chaque côte du cours d'eau soutiennent les travées extrêmes fortement appuyées sur la rive. La travée du milieu s'arc-boute sur les deux autres. Plus la charge est lourde, plus la résistance grandit. Le tassement ne fait qu'accroître cette résistance, à la condition que la roche ou la maçonnerie des rives ne cède pas et que l'écartement se maintienne égal. — La charpente du tablier, vue de profil, figure assez exactement un arc terminé par deux sections d'arcs.

895 pieds, élevé de 245, soutenu par des piles d'acier d'une légèreté stupéfiante si l'on songe qu'elles supportent un poids de 1,600 tonnes, fréquemment augmenté de celui de deux trains marchant en sens inverse. L'écartement des piles, formées chacune de quatre colonnes d'acier réunies par cinq étages de croisillons, est de 500 pieds.

Un peu plus haut, le *Grand Trunk Railway* traverse la rivière sur un pont suspendu (1). — Le pont le plus rapproché des chutes est le *New suspension Bridge,* qui sert au passage des voitures et des piétons. Il a 1,200 pieds de longueur et les deux tours de granit sur lesquelles reposent ses câbles dominent de cent pieds les rives très escarpées où elles sont assises (2).

(1) Ce pont a brûlé en 1887, précipitant avec son tablier dans le Niagara un train monté par 170 voyageurs.

(2) Du gouffre à une distance de six miles (10 kilomètres), la rivière coule entre des falaises à pic de 160 pieds de hauteur. Le bassin formé par elles, qui a bien six cents mètres de largeur au bas de la cataracte, se rétrécit à deux cents aux *Whirlpool-Rapids.*

Ce sont ces Whirlpool-Rapids que le malheureux capitaine Webb essaya de franchir à la nage. — Pour qui connaît le caractère américain, nul doute ne pouvait exister qu'ils continueraient d'engloutir des cadavres tant qu'un Yankee ne serait pas arrivé, à peu près vivant, de l'autre côté. La tentative de Webb a été dernièrement reprise par un tonnelier de Chicago : il a réussi à passer,

Je me suis, dans mon récit, arrêté sur des sites peu connus des Européens, voire même de nombre d'Américains ; mais je ne retiendrai pas le lecteur sur le Niagara tant décrit, maintes fois gravé et plus souvent encore photographié.

Des voyageurs m'avaient raconté « qu'ils ne s'étaient point sentis tout d'abord enlevés par la magnificence du spectacle. L'ensemble ne les avait saisis qu'après le détail ; la largeur leur avait paru, au premier aspect, écraser la hauteur (1). »

Notre impression, à nous, n'a pas besoin d'être fortifiée par l'analyse pour devenir puissante et profonde. Nous l'avons emportée, après trente-six heures de séjour, telle que nous l'avions immédiatement reçue du « Tonnerre des Eaux » (2).

enfoui jusqu'aux épaules, dans une barrique qui devait sauter comme une plume sur ces vagues terribles et ces rochers aigus.

(1) La largeur totale de la coupure est de 900 mètres, 600 pour la chute canadienne, 300 pour la chute Américaine. J'ai dit sa hauteur : 158 et 164 pieds.

Il est probable que les personnes dont je reproduis ici le langage auraient été plus vivement frappées par la cascade de l'Yo-Semite, en Californie, dont la première chute mesure 1,400 pieds, ses deux autres s'étageant sur 850 pieds. — La cascade de Poh-ho-no-ho, voisine de l'Yo-Semite, ne tombe que de 940 pieds.

(2) Traduction exacte, nous a-t-on du moins affirmé, du nom donné aux Falls par les Indiens.

Au moment où nous visitons le Niagara, on nous dit que l'État vient d'acheter, au prix de un million de dollars (fr. 5,200.000), les terrains qui couronnent les chutes sur l'une et l'autre rive. Le projet est de faire de ces terrains un *National Park,* un *Yellowstone* qui sera à la fois la propriété des États-Unis et du Canada. Les grilles qui défendent le soir l'accès de *Prospect-Point* seront enlevées et la cataracte s'éclairera la nuit à la lumière électrique.

Puisse l'exécution du projet faire disparaître aussi les boîtes, à un dollar la place, qui vous descendent et vous remontent le long des berges ! — J'ai vu là les roues hydrauliques les plus dangereusement délabrées et les *curiosités* qu'on va ainsi chercher ne méritent certes pas le risque de la vie.

Je ne quitterai pas *Cataract-House,* — un hôtel admirablement tenu, — sans noter un fait qui réjouira les négrophiles.

Bien qu'au double point de vue de la politesse et d'une prévenance constamment digne, parfaitement distincte de *l'obséquiosité,* nos établissements ne puissent soutenir la comparaison avec ceux de l'Union en général, l'employé chargé d'accompagner les voyageurs au *Cataract-House,* — un jeune nègre du plus beau noir, — nous avait

frappés par la distinction particulière de ses manières. M. Birgé, grand manufacturier de Philadelphie, à qui je communiquais ma remarque, a dissipé ou plutôt augmenté mon étonnement. « Tout en portant dans les chambres nos couvertures et nos colis de main, cet intelligent garçon ne néglige pas l'étude. Il a même appris seul le latin, traduit couramment les auteurs de quatrième et vient de passer avec succès ses examens d'*instituteur*. » M. Birgé, dont j'ai pu d'ailleurs personnellement apprécier la gracieuse obligeance, ajoute qu'il va s'entremettre pour lui faire obtenir promptement une école.

Cet exemple n'est-il pas un sérieux argument contre la thèse qui soutient l'inaptitude du nègre au travail intellectuel ?

XIV.

Le Rome Watertown and Ogdensburg Railroad. — Cape-Vincent. — Thousand-Islands. — Alexandria-Bay. — Les rapides du Saint-Laurent. — Montréal. — Victoria Bridge. — Le Champlain. — Le lac George. — Saratoga. — La descente de l'Hudson.

C'est le *Rome Watertown and Ogdensburg Railroad* qui nous transporte au cap Vincent (1). Nous lui avons donné la préférence sur l'inspection d'une carte où son tracé suit constamment l'Ontario. La carte possède — nous ne tardons pas à le constater — la sincérité de toutes celles que les Sociétés américaines fournissent libéralement aux voyageurs. Nous roulons bien sur la rive méri-

(1) La distance de *Niagara-Falls* à *Cape-Vincent* est de 247 miles (398 kilomètres).

dionale du lac, et nulle Compagnie n'est encore venue s'établir entre nous et le bord ; mais nous restons à distance si respectueuse des eaux que leur voisinage ne se révèle à nous qu'en deux points du parcours, Charlotte et Oswego.

Je le regrette. L'Ontario, — là où il nous est donné de l'entrevoir, — me paraît le plus poétique des lacs du Nouveau-Monde. Sa nappe immense (1), d'un bleu presque blanc au long des grèves sablonneuses, se moire plus loin de toutes les nuances de l'azur et se perd dans un fond de vapeurs transparentes, dans une brume légère que le soleil d'une belle après-midi d'été pénètre de ses rayons adoucis. Tantôt cinglant de la côte, tantôt sortant de ce brouillard rosé, de nombreuses barques de pêche et de promenade sillonnent l'horizon et glissent sous leur voilure blanche, comme autant de cygnes qui déploieraient leurs ailes argentées.

Il est quatre heures quand notre train s'arrête au cap Vincent. Du quai de la gare, on monte directement sur le steamer qui fait le service des *Mille-Iles*. Moins habituée que moi à la prestesse silencieuse des manœuvres américaines, ma compagne de voyage est émerveillée de la façon dont celle-ci s'effectue : le transbordement des passagers

(1) Le circuit de l'Ontario est de 500 miles (805 kilomèt.).

et des colis ne dure pas cinq minutes et le bateau part aussitôt l'embarquement.

Le cap (*Cape-Vincent*) est un promontoire de médiocre élévation qui se dresse au N.-E. de l'Ontario, en face de Kingston, la dernière station de la rive septentrionale (1). La masse des eaux le contourne avant de former le lac des Mille-Iles (*Thousand-Islands*), au delà duquel commence réellement le Saint-Laurent.

De Cape-Vincent à Kingston, la largeur du *lac* ou du *fleuve* n'est pas moindre de 15 miles (24 kil.) et son rétrécissement ne devient guère perceptible qu'au-dessous d'Alexandria-Bay. L'ensemble du Saint-Laurent, des lacs dont il est le déversoir et de leurs canaux ne constitue pas seulement la plus magnifique voie fluviale de l'univers ; *Thousand-Islands* en est peut-être le plus merveilleux paysage ? Je n'en connais pas du moins, en Amérique ni ailleurs, qui mérite de lui être comparé ; aucun où le charme des détails s'allie plus heureusement à la majesté de l'étendue.

Les rives ? — Malgré la pureté de l'atmosphère, on distingue à peine les belles forêts qui les couvrent du côté du Canada.

(1) Kingston, élevée en 1783 sur l'emplacement de l'ancien fort français de Frontenac, fut, avant Ottawa, la capitale du Dominion. C'est dans cette place que les Anglais ont concentré leur principale force militaire au Canada.

Derrière nous, à droite et à gauche de Wolf-Island, — la plus grande des îles, — sous un ciel qui pâlit, bien qu'en soleillé encore, l'Ontario maintenant dégagé des brumes déroule sa nappe toujours moirée de reflets bleus et blancs. Les eaux, dont la merveilleuse limpidité nous laisse voir des poissons s'ébattant à des profondeurs de plusieurs mètres, se divisent autour d'îles qui n'ont jamais été, je crois, exactement comptées (1). Quelques-unes ne sont que des écueils, des rochers sans végétation : leurs tons sombres tranchent sur les teintes claires du fleuve, des terres et des bosquets qu'il enveloppe de ses replis. La plupart des îles disparaissent sous une frondaison épaisse et vigoureuse ; les Nemrods de la côte s'y transportent en barques, pour tirer des lapins ou guetter le gibier d'eau. Les plus éloignées montrent seulement le sommet estompé de leurs arbres. D'autres, que nous longeons, surgissent des flots toutes parées de verdure, semées de fleurs et de taillis odorants qui forment une délicieuse ceinture à des cottages, à des villas, parfois à des hôtels si la dimension de l'île permet de s'y étendre plus largement. Quand nous dépassons un groupe, la rive cana-

(1) Des statistiques portent leur nombre à 1,800. Il existe certainement en cet endroit beaucoup plus d'îles que ne l'indique le nom de « Thousand-Islands » *(les Mille-Iles)*.

dienne trace à l'extrême horizon une ligne violette, celle de sa côte et de ses bois de tuyas. Toute une flotte de gracieux esquifs anime le site, sans lui rien ôter de son caractère imposant. Son calme grandiose, sa majestueuse sérénité dominent la vie qu'il reçoit du passage continuel des yachts à vapeur, des canots d'érable et d'acajou, — à voiles et à rames, — richement tapissés, pavoisés, abrités de tentes multicolores. Tant que le jour dure et bien souvent après sa chute, ces embarcations servent à la chasse, à la pêche, à la promenade, surtout à d'incessantes visites de la côte aux îles et d'une île à l'autre.

Mais des étoiles scintillent déjà au firmament, où courent de petits nuages frangés d'or par le soleil couchant. Les objets deviennent confus autour de nous. La nuit nous prend au milieu du dédale des îles, mais une nuit tiède et lumineuse, bientôt éclairée d'ailleurs par les feux multiples des stations de la côte. Cordons de gaz, fanaux électriques, globes de verre de toutes les couleurs, lanternes chinoises et vénitiennes dorent, argentent, irisent à l'envi les eaux paisibles du lac. Jamais la Seine ne vit à Asnières, aux beaux soirs du canotage, une telle débauche de lumière ! Nous dépassons ainsi Clayton, Grindst or Gore, Round-Island, Thousand-Islands-Park sur l'île de Wellesley.

Des pièces d'artifice éclatent en maints endroits, parfois appuyées d'un coup de canon qui salue notre steamer. Les sons des orchestres et des pianos qui font valser les misses nous arrivent légèrement affaiblis par la distance. Par les baies ouvertes des habitations, nous voyons tourner des couples enlacés. Et ne croyez pas qu'une fortune particulière préside à notre navigation : la fête des Mille-Iles se prolongera,— les *dimanches exceptés,* — autant que la belle saison. L'illumination existait hier et recommencera demain ; les divertissements ne prendront fin qu'avec les pluies, qui chasseront les hôtes de ces jolies résidences.

A 9 heures et demie, nous franchissons la limite assignée par les cartes au lac des Mille-Iles. Vingt minutes plus tard, nous accostons le quai d'Alexandria-Bay, à 30 miles (48 kilomètres) du cap Vincent.

Nous sommes descendus à Alexandria avec l'intention d'y passer seulement la nuit. Mais le lieu nous paraît si enchanteur, si bonne compagnie est réunie à «*1,000 Islands-House*», le «*manager*» (1)

(1) *Gérant, Directeur.* — 1,000 Islands-House, un des beaux et bons hôtels de l'Union, appartient à R. Southgate. C'est un vaste bâtiment à cinq étages, de 300 pieds de long sur 70 de profondeur, élevé sur une magnifique cave que la nature a creusée dans le roc de la rive. De la grande

Clemes se montre un hôte si prévenant que deux jours s'écoulent sans que nous nous décidions à reprendre notre voyage. Nous ne rentrerons guère à New-York que pour monter sur le Transatlantique qui nous rapatriera.

Nous quittons Alexandria-Bay sur le steamer CORSICAN, capitaine Sinclair, de la *Richelieu and Ontario Navigation Company*. Ce steamer, parti de Toronto à 2 heures du matin, doit réglementairement nous prendre à 7 heures 30. Mais on s'explique que les retards soient fréquents sur un parcours de 216 miles, où les bateaux de la Compagnie font sept fois escale. Il est près de 9 heures quand le CORSICAN touche au quai.

Bien que nous soyons sortis, comme je l'ai dit déjà, du « Lac de Thousand-Islands », les îles continuent sur plusieurs miles. Elles s'espacent d'ailleurs davantage à mesure que nous avançons. Vers 10 heures, nous dépassons la dernière, Tecumseh, et le cours du Saint-Laurent nous apparaît absolument libre, dégagé de toute autre terre que celle des rives qui le contiennent.

Pendant le dîner de 1 heure, de brusques et violentes secousses nous apprennent que nous

véranda en terrasse sur laquelle ouvrent les salons de l'établissement, on découvre un admirable panorama du Saint-Laurent. L'ensemble de l'édifice est lui-même dominé par une tour centrale et carrée, haute de 160 pieds.

atteignons le *Galop-Rapid*. Nous lâchons sans regret nos fourchettes occupées à piquer d'assez mauvaises choses, et nous imitons nos compagnons qui se précipitent aux hublots de la salle à manger ou sur le pont.

La pensée de faire passer des navires de soixante mètres, à deux étages, là où se hasardaient autrefois de rares pirogues indiennes (1), ne pouvait germer que dans le cerveau d'un Yankee. Du moment où elle s'y logeait, sa réalisation à un jour donné n'était pas douteuse, et voici en effet longtemps que ce tour de force s'accomplit.

Mais, quelle que soit l'audace des Américains, ils n'ont pas encore pris pour cette traversée dangereuse la *conduite* du navire. Ils le montent et ne le dirigent pas. Près des Rapides, le pilote américain cède la main — ou plutôt la barre — à un pilote indien.

Nous avons la chance d'être jetés dans les gouffres par le plus renommé de tous, le fameux BAPTISTE.

(1) La grande majorité des Peaux-Rouges portait ses canots pour passer d'un bassin dans un autre, en évitant les Rapides. Ceux-ci n'étaient guère pratiqués que par un petit nombre d'Indiens particulièrement familiers avec « *l'Esprit des Eaux.* » — Le nom de *portage,* donné anciennement aux dépressions qui conduisent d'un versant à un autre, et le mode de voyager auquel ce mot s'applique sont encore usités.

Sur la couverture des indicateurs, il est représenté dans le costume de sa tribu, la tête ceinte d'une haute couronne de plumes. — Tout autre nous l'apercevons au-dessus de nous, dans la loge vitrée de la timonerie (1). C'est un homme d'environ cinquante ans, de taille moyenne, guère plus brun que nos Provençaux, portant comme beaucoup de nos marins d'autrefois des anneaux d'or aux oreilles, vêtu tout-à-fait à l'européenne, d'un *complet* gris foncé, coiffé d'un chapeau rond de la forme dite *melon*. Sa physionomie ouverte, intelligente, expressive, décèle bien la résolution et l'énergie. On va juger si ces deux qualités sont nécessaires au pilote qui entreprend la traversée des Rapides.

Vous voguez sur des eaux tranquilles, et, sans sa transparence et sa teinte opaline, vous appliqueriez volontiers à cette plaine unie et calme

(1) Les steamers de la Compagnie Richelieu ont, à la hauteur de leur ligne de flottaison, un premier pont ou *franc tillac*, sur lequel s'ouvre la salle à manger; un second pont, terminé par deux plates-formes garnies de chaises, que sépare un compartiment clos et couvert contenant le salon, et, à sa suite, deux rangées de cabines disposées de chaque côté du passage qui conduit à l'arrière. C'est sur le toit de ce compartiment central, devant les cheminées de la machine, qu'est placée la loge de la timonerie. Le steamer QUEBEC a trois étages : la tour des pilotes précède le troisième.

l'expression familière aux matelots de la Méditerranée : « une mer d'huile. » Et le Saint-Laurent est bien *une mer* au lac Saint-Francis, où, sur 25 miles de longueur (40 kilomètres), ses rives sont écartées de plus de 5 miles (8 kilomètres) !

Tout à coup, à quelque cent mètres de la proue, vous voyez se dessiner une barre frangée d'écume, de *moutons* semblables à ceux de l'Océan par une houle légère. Une vingtaine de tours des aubes vous amènent à cette barre, et vous vous sentez saisi, enlevé, projeté en avant par une force irrésistible.

Si mon style réclame du lecteur une indulgence constante, on me rendra du moins cette justice que je ne prodigue pas les comparaisons. Elles sont un *ornement* que j'apprécie, employé par un Bossuet ou un Hugo, mais rarement à mon sens un *élément de clarté*. Je ne saurais pourtant sans une image rendre le mouvement que nous exécutons ici : *celui d'un cheval qui pointe, et détache la ruade aussitôt que ses pieds de devant ont retrouvé le sol.*

Le fleuve qui coule rapide, — bien que sa pente ne soit pas très accentuée, — est coupé dans tous les sens par des bancs de rochers à fleur d'eau. Les bancs laissent entre eux une sorte de chenal irrégulier, tellement étroit que parfois un demi-pied ne sépare pas de l'écueil la muraille du navire. C'est dans ce chenal que nous sommes entrés. Il

est fréquemment obstrué de colossales assises et forme des creux où les eaux qui accourent de partout se rencontrent furieuses, se heurtent, se choquent, se brisent et rejaillissent. Tantôt le pavillon planté à notre avant se dresse au-dessus de la double cheminée de la machine, tantôt il s'enfonce bien au-dessous de l'axe des aubes. Ce n'est pas le tangage allongé de l'Atlantique, mais un tangage spécial, tout fait de *bonds*. Nous sautons comme un cabri dont on aurait entravé les jambes ! Quant au roulis, il est presque nul. Nos aubes plongent toujours, là où une hélice émergerait constamment.

A un moment, nous allons droit sur une crête de roches aiguës qui traversent complètement notre route. Notre regard cherche Baptiste : il reste calme, impassible ; ses yeux *percent* l'obstacle ; ses mains se ferment sur les poignées de sa roue. Derrière lui et contre d'autres roues (1) se tiennent deux pilotes américains, qui reproduisent exactement ses manœuvres. A quelques

(1) Les steamers du Saint-Laurent ont trois roues. Le refus d'obéissance du gouvernail attaché à l'arrière devant fatalement entraîner la perte du navire, peut-être a-t-on simplement voulu parer à une rupture possible de la chaîne motrice ? Peut-être ces roues correspondent-elles à des gouvernails multiples ? — Je ne suis pas *assez marin* pour résoudre la question.

mètres des brisants, les roues évoluent d'un rapide et unique mouvement. Le steamer vire brutalement, secoué jusque dans sa quille ; — nous sommes lancés dans un coude du chenal, vers de nouvelles roches et de nouveaux abîmes.

On compte huit *Rapids* de Kingston à Montréal : le *Galop,* le *Plat,* le *Long-Sault,* le *Coteau,* le *Cedar,* le *Split-Rock,* les *Cascades* et le *Lachine,* réputé le plus redoutable. Leur passage dure de cinq à dix minutes.

Le calme succédant à l'agitation constitue l'une des curiosités de la traversée du Saint-Laurent. Aussitôt un Rapide franchi, instantanément, sans transition, vous vous retrouvez sur les eaux les plus paisibles du monde.

Les prospectus affirment que « Baptiste n'a jamais touché depuis trente ans qu'il mène les navires dans les Rapides, » et je n'hésite pas à me porter garant de la parfaite sincérité de ce dire. Ne vous demandez pas ce qui se produira s'il touche jamais !

On m'a raconté qu'un pilote indien, moins habile ou moins heureux, avait un jour manqué le chenal. Plusieurs années se sont écoulées depuis ce malheur : 200 personnes avaient pris place sur le steamer ; le fleuve n'a pas rendu le chapeau de l'une d'elles, pas une planche du navire ! Où est-il allé se perdre ? Au moment où nous passons,

quelque tourbillon ne le retient-il pas sous nos pieds, entraînant dans une infernale ronde macabre son chargement de cadavres ? A pareil accident correspondrait inévitablement une fin semblable. Bien qu'aux Rapides le Saint-Laurent rapproche généralement ses rives, pas un nageur, fût-il un Webb, ne saurait gagner la côte ; pas une barque ne pourrait porter secours aux naufragés. La population des villages semés le long de l'abîme assisterait impuissante à la catastrophe !

Dans une navigation de ce genre, toute perte de temps est difficilement réparable ; aussi n'avons-nous rien regagné sur les 160 miles (258 kilomètres) parcourus depuis Alexandria-Bay. Il est plus de huit heures quand, — au sortir du lac Saint-Louis, — le CORSICAN nous débarque sur la rive Ouest du fleuve, devant un train du *Grand Trunk Railway* qui, en vingt-cinq minutes, nous amène à Montréal.

Windsor-Hôtel est un hôtel anglais, et un digne rival des meilleurs de l'Union. Beaucoup en Amérique l'égalent pour le confortable, mais il n'en est point qui le dépassent pour la richesse de l'ameublement. La salle à manger, notamment, est une merveille. Je ne crois pas que ses proportions excèdent celles de la grande salle du *Palace*

à San Francisco ; mais sa décoration lui donne sur l'autre une supériorité marquée.

Le temps, magnifique à notre départ d'Alexandria, s'est assombri dans la journée ; vers le soir, il se gâte tout-à-fait. Quand nous nous réveillons, la pluie fouette contre les vitres de nos fenêtres à guillotine : elle ne nous quitte pas pendant notre visite de la ville.

Il en est d'ailleurs fréquemment ainsi au Canada. La belle saison y dure peu : une humidité douce, très favorable à la végétation, succède à des hivers dont les Européens ne supportent pas sans peine les rigueurs. Le compagnon d'un de mes cousins, établi dans le pays depuis quelques années, a eu l'oreille gelée pour avoir, certaine nuit, laissé éteindre son poêle. Une température qui s'abaisse parfois à 35 degrés centigrades, explique la nécessité de toujours entretenir de combustible les appareils de chauffage.

Il ne faut pas croire d'ailleurs que la rudesse de leur climat affecte en aucune façon les Canadiens. L'approche de l'hiver est saluée par eux avec allégresse, parce que son arrivée est le signal de quantité de sports dont ils sont très friands : patinage, courses en traîneaux, descentes vertigineuses des montagnes, bals sur la glace, etc. On attache aux semelles des chaussures de larges

raquettes, qui permettent de marcher sans enfoncer sur les neiges fraîchement tombées (1). Nous voyons de ces raquettes accrochées aux devantures de tous les magasins ; on en vend partout. Quand le froid suspend les travaux ordinaires, on emploie les ouvriers à tailler sur le Saint-Laurent des blocs de glace, de la dimension de nos plus grosses pierres de taille. Ces blocs, équarris et charriés sur les places, servent à la construction de palais où se donnent les plus belles fêtes du carnaval. Les estampes enluminées qui représentent ces réjouissances nous confirment que décembre ne fait pas abandonner aux Canadiennes les toilettes claires dont elles aiment à s'habiller. C'est toujours du blanc, du bleu, du rose, sur lequel elles jettent de superbes fourrures.

Puisque les palais de glace m'ont conduit à parler immédiatement des Canadiennes, je dirai mon étonnement de la différence que le sexe établit ici dans le type. Les femmes ont généralement le teint mat, les yeux bruns, les cheveux noirs et légèrement crépus, une sorte d'affinité avec l'Indienne. Les hommes reproduisent l'ancien et pur type normand : le teint blanc et un peu rosé, les yeux bleus, les cheveux blonds.

(1) Elles montent dans les rues jusqu'au niveau des lucarnes des maisons basses.

On sait que le Canada fût en effet colonisé par une compagnie de commerce, à laquelle Richelieu l'avait concédé, en 1627, « à la condition d'y établir des émigrants de la Normandie et de la Bretagne. »

A Montréal et dans ses environs, les choses autant que les hommes ont conservé les traces de cette première origine. Les fermes, avec leurs vergers plantés de poiriers et de pommiers, sont des fermes du pays normand ; la famille, toujours nombreuse (1), s'y assemble autour d'une table plantureuse, où de vastes terrines remplies de soupe normande flanquent un énorme quartier de bœuf ou de mouton ; les repas se prolongent comme dans le Calvados ; la conversation est enjouée et se tient en français beaucoup plus qu'en anglais, mais en français du XVIIe siècle (2), parlé

(1) Les agriculteurs du Bas-Canada restent attachés au sol qui les a vus naître. Ils ne vont pas, comme les Anglo-Américains, chercher à des centaines de miles des terres plus fertiles. La maison paternelle abrite souvent, sans qu'il en manque un seul, les membres de la troisième génération.

(2) Les archaïsmes et l'accent doivent rendre assez inintelligible pour nombre de mes compatriotes la conversation des Canadiens. Sans le goût qui, dans ma jeunesse, m'attirait vers nos vieux conteurs, je ne l'aurais pas toujours suivie sans peine ; le regret me fût bien des fois venu de n'être pas mieux initié aux ressources du VOLAPUK, appelé, si nous en croyons ceux qui le parlent, à devenir

avec un fort accent normand ; au dessert, on aime à répéter en chœur de vieilles chansons normandes.

Dans la classe inférieure, le tutoiement est resté fort en usage ; le « sais-tu bien, Monsieur », et le « vois-tu bien, Madame », s'entendent là-bas aussi fréquemment qu'en Belgique.

Mais, si l'attachement à la mère-patrie, à sa religion, à ses coutumes, est resté vivace chez les Canadiens (ils nous l'ont prouvé dans nos malheurs et beaucoup des leurs tombaient auprès de nos zouaves à Patay et à Coulmiers), si la plus aimable sympathie accueille, au Bas-Canada, quiconque arrive de France, cet attachement et cette sympathie n'impliquent pas le désir, ni même la pensée, de rétablir jamais le lien rompu.

Les Anglais ne traitent pas du tout le Canada comme leurs autres possessions.

Les Canadiens sont gens de mœurs douces, déférents envers l'autorité ; mais ils forment une race valeureuse, fort soucieuse de sa dignité, et n'accepteraient pas plus d'être malmenés qu'ils ne malmènent leur population indienne, considérée par eux comme une population amie.

John Bull a parfaitement compris que ses procédés de l'Inde et de l'Egypte ne seraient pas de

la « langue universelle », la clef des autres, celle qui permet de comprendre et de se faire entendre partout !

mise au Canada. Sa main qui pèse si lourdement sur les faibles, sur toute épaule disposée à plier, s'est ici gantée de velours et emplie de livres sterling. Celles-ci ont subventionné les ports, les ponts, les canaux, les voies de terre et de fer qui ont porté à un haut degré de prospérité le commerce du pays. Mais, si la possession du *Dominion* flatte l'*orgueil anglais,* elle ne satisfait pas autant l'*intérêt anglais*. De toutes les colonies qui échapperont prochainement à la Grande-Bretagne, le Canada me paraît devoir être celle dont la perte lui sera le moins sensible.

J'ignore quel changement le temps écoulé depuis mon voyage a pu apporter à l'esprit des Canadiens ? A l'époque où j'ai passé chez eux, ils s'accommodaient très bien de la domination anglaise, sans cacher leurs aspirations à l'autonomie. Le Canada souhaite *avant tout* son indépendance, la même qui fut conquise, au siècle passé, par ses voisins d'Amérique. Je crois que, subsidiairement, il préfèrerait à l'état de choses actuel l'annexion aux États-Unis, annexion qui constitue pour moi la solution la plus probable. Cette pente vers l'annexion est surtout accusée dans la région située à l'Est et au Sud du Saint-Laurent, région dès à présent américanisée et qu'une ligne de convention sépare seule des *United States*.

Les Franco-Canadiens de Montréal, eux, aiment

peu les Anglais et craignent l'absorption par les Yankees ; leur vœu général est que la ville devienne la capitale d'un grand État libre, non plus seulement s'*administrant*, mais se *gouvernant lui-même*, sans immixtion d'étrangers.

Car Montréal, pas plus que Québec, n'est la capitale du *Dominion*. C'est à 200 miles de là et plus à l'Ouest (1), sur le Grand or Ottawa River, — un affluent du Saint-Laurent, — que la Grande-Bretagne a établi la résidence du représentant de la Reine et le siège du gouvernement de ses provinces de l'Amérique (2).

Montréal (les Canadiens prononcent Monteréal) s'élève sur la rive orientale d'une grande île, — l'île de Jésus, — formée par le Saint-Laurent à sa

(1) Ottawa est une ville de construction récente. — Sa population, protestante et d'origine britannique, atteint présentement 40,000 âmes.

(2) Le Canada est divisé en cent *Comtés*, dont 58 pour le Bas-Canada. Les Comtés élisent une Assemblée qui *seule* vote les impôts et partage pour le reste le pouvoir législatif avec un Conseil nommé par la Couronne. Le gouverneur général, assisté de ministres responsables, est investi du pouvoir exécutif ; mais ce pouvoir est assez vain depuis les insurrections qui aboutirent à l'octroi de la constitution de 1840. On peut avancer, sans sortir de la vérité des faits, que le Canada, aujourd'hui encore *nominalement* soumis à l'Angleterre, est en réalité un *Etat indépendant*.

jonction avec l'Ottawa. Fondée en 1642 par M. de Maisonneuve, sur l'emplacement du village indien de Hochelaga, elle s'est d'abord appelée *Ville Marie*. Elle est sans contredit, au point de vue architectural, la cité la plus remarquable de l'Amérique. Les monuments y sont nombreux, principalement les églises et les couvents. Les deux tours de Notre-Dame (« The French Cathedral »), qu'on aperçoit au sortir du Rapide de Lachine, dès qu'on a laissé sur la droite le village indien de Caughnawaga, sont les géants d'une forêt de clochers et de clochetons. Un vieux dicton montréalien prétend « *qu'on ne peut lancer une pierre sans rencontrer un carreau d'église* ». J'ai envie de le compléter en affirmant qu'un ballon ne descendrait pas sur la Ville Marie sans se faire traverser par une flèche. Montréal renferme une population de 150,000 âmes, et cette population s'accroît tous les jours : je voudrais savoir combien des *corps* qui enveloppent ces *âmes* appartiennent aux congrégations ?

Si j'appréhendais moins de choquer les propagateurs de l'instruction laïque obligatoire, je concluerais d'ailleurs, de la physionomie de Montréal, que l'éducation chrétienne, largement distribuée, n'assombrit pas *nécessairement* les visages. Mais la haute estime que je professe pour la *Marseillaise* mise à la place du *catéchisme,* pour les

Droits de l'Homme substitués aux *Devoirs* qu'enseignait l'Evangile, mon admiration respectueuse pour les auteurs de cette mirifique réforme me détermine à me contenter d'une simple déclaration : je ne connais pas de population plus communicative et plus épanouie, plus affable et plus bienveillante. Elle semble avoir recueilli la vieille et spirituelle gaieté que nous exilons de France !

Pleins de charme également, — bien qu'un peu trop *trempés* quand nous les parcourons, — sont les lieux habités par ces gens aimables. La ville, vaste parallélogramme divisé en bas et en hauts quartiers, escalade les pentes du *Mount-Royal,* parc naturel ombragé de chênes gigantesques, sous les gazons duquel viennent dormir de leur dernier sommeil les générations qui se succèdent à son pied. Les maisons, la plupart construites en grès et couvertes d'étain brillant, s'alignent sur 200 rues pavées, propres et bien entretenues. Des masses de verdure émergent des îlots bâtis, les propriétaires aimant ici à s'entourer de jardins et de parterres fleuris. L'agrément du site fait presque oublier au touriste qu'il visite une place de commerce de premier ordre, le centre le plus actif des transactions du Nord de l'Amérique. La position de Montréal, reliée d'un côté à la mer, de l'autre à l'Ontario par un fleuve que ses canaux rendent partout accessible aux navires de 300 tonneaux,

desservie actuellement par le *Canadian Pacific* et le *Grand Trunk Railway,* fait de son port de médiocre étendue, mais très sûr, l'entrepôt des fourrures du Labrador et des contrées encore à moitié sauvages baignées par l'Ottawa, des produits de toute sorte du Haut-Canada et de la région de l'Union Américaine limitrophe des Grands Lacs.

Montréal est rattachée à la rive droite du Saint-Laurent par un tube de tôle de deux miles (3 kilomètres 218 mètres), que soutiennent vingt-quatre assises de granit. C'est par ce tube, où passent deux voies ferrées, que nous quittons Montréal, emportés dans un train du *Grand Trunk Railway* qui nous descendra à Rouses-Point, sur le Champlain.

« *Victoria-Bridge,* » que le chemin de fer met près de dix minutes à traverser, a coûté 1,400,000 livres, soit 35,000,000 de francs. Un coude de la voie nous permet de l'apercevoir en plein, après l'avoir franchi : il trace au-dessus du fleuve une ligne lourde et inélégante qui n'a de remarquable que sa longueur. Au dire des ingénieurs anglais, « le Victoria-Bridge présente toutes les qualités, » et je crois volontiers ces messieurs sur parole. Seulement, les qualités qu'ils donnaient à leur pont, ils les ont cachées soigneusement dans le

tube, et la *vertu solide* de leur œuvre ne se traduit pas au dehors par une manifestation gracieuse.

A Rouses-Point, où nous conduit *le Grand Trunk Railway,* nous rentrons sur le territoire de l'Union. Ici d'ailleurs pas de visite ennuyeuse de colis : à la douane américaine, comme à la douane canadienne, il suffit de produire sa feuille de tickets, et les bagages reconnus pour des colis d'excursionnistes passent sans difficulté.

Le convoi qui nous amenait de Montréal nous a laissés en plein champ, sur une voie croisée par d'autres que séparent des quais très bas. Pas de gare, pas d'employés pour renseigner le voyageur. Heureusement, le temps redevenu beau supprime le besoin d'un abri, et un obligeant compagnon de route veut bien nous indiquer où passe *l'Hudson Canadian Railroad,* qui doit nous transporter au fort Ticonderoga.

A peine avons-nous eu le temps de le remercier que le train paraît. Nous y prenons place et nous atteignons bientôt, par son angle N.-O., le lac Champlain dont nous ne nous écartons plus jusqu'au point où il reçoit les eaux du lac George.

Ce trajet de deux heures le long du Champlain me rappelle beaucoup celui de la Méditerranée, de Saint-Raphaël à Cannes. Le *railroad* s'accroche aux flancs d'une chaîne dont les pentes, la couleur, la végétation et les aspects reproduisent fort exac-

tement l'Esterel. Notre voie, taillée dans le roc ou portée par des viaducs, surplombe constamment le lac, comme la ligne de Toulon à Nice domine la mer. Ce qui distingue peut-être les deux paysages, c'est ici une intensité moins grande du bleu du ciel et du bleu des eaux (1).

Au fort Ticonderoga mouille un joli vapeur, sur lequel montent immédiatement toutes les personnes qui remplissaient notre train. Il est deux heures. La traversée du lac George n'est guère que de 22 miles (36 kilomètres); mais elle dure près de quatre heures, fort ralentie par les arrêts. Le site est enchanteur, et, sur la côte comme sur les îles dont le lac est parsemé, les Américains ont multiplié les stations d'été, hôtels, pensions de famille, villas de divers styles. Nous laissons ou nous prenons du monde à toutes ces habitations, et cette succession d'escales *brise* notre ligne de navigation, autant qu'elle diminue notre vitesse. La perte de temps est d'ailleurs bien compensée par le plaisir que nous éprouvons à nous approcher de ces charmants séjours, où les New-Yorkais

(1) Le Champlain, qui sépare les États de New-York et de Vermont, a une longueur de 93 miles, sur une largeur qui varie de 2 à 6 (150 kilomètres sur 3 à 10). Le lac George, dont le niveau est plus élevé de 80 mètres, lui déverse ses eaux par un canal naturel, plein de cascades et de rapides.

installent pour la belle saison leurs familles et viennent se reposer le samedi des fatigues de la semaine.

Tout à l'heure j'établissais un rapprochement entre les bords du Champlain et ceux de la Méditerranée. Le lac George, lui, est un *Lac des Quatre-Cantons,* mais plus ensoleillé, animé de la vie qui manque au paysage suisse. Le cadre d'ailleurs est presque identique : même chute des rives qui en maints endroits plongent dans l'eau sans dessiner de grèves, mêmes cascades aux flancs des monts, même horizon de bois tapissant leurs pentes, et formant couronne à leur sommet.

Le bateau qui fait le service de la côte et des îles est la reproduction en petit des bateaux du Saint-Laurent. Je ne dois pas omettre toutefois de signaler entre eux une autre différence que celle des proportions, différence importante à connaître pour les touristes dont l'estomac n'est pas habitué au jeûne par un trajet préalable du *Far-West.*

Sur les steamers de la *Richelieu and Ontario Company,* on mange affreusement; sur le vapeur du lac George, on ne mange pas du tout. Ne me sentant point l'appétit ouvert à 7 heures du matin, j'avais, au Windsor, supprimé le *breakfast,* et ma première nourriture de la journée a été celle que j'ai prise, à 9 heures du soir, au Delavan-House d'Albany. J'ai ainsi reconnu la sagesse du conseil

que me donnait, un mois avant, la grande expérience de mon collègue de la B..... : « En Amérique, toutes fois que vous pouvez vous asseoir devant une table à peu près servie, hâtez-vous d'en profiter et n'attendez pas la faim. Vous ne savez jamais quand vous retrouverez pareille aubaine! »

Le *Delaware and Hudson Canadian Railroad* nous reprend au fond du lac et nous fait gagner Albany, par le fort Edward et Saratoga. La route est fort jolie, constamment tracée au milieu de bois que la hache a respectés. Malheureusement le jour tombe au moment où nous atteignons Saratoga, et, ce point dépassé, nous roulons dans une obscurité croissante, jusqu'au moment où nous apercevons les lumières de la gare d'Albany.

Saratoga, dont nous n'avons fait qu'entrevoir les pignons et les ogives, les frontons grecs, les colonnades et les terrasses d'hôtels couvertes d'une foule élégante, — cette cité célèbre dans toute l'Amérique pour sa cure d'eaux ... de Bade et de Vichy, ses pommes frites taillées en tire-bouchon, aussi dures que des copeaux, et les malles monstrueuses auxquelles elle a donné son nom (1), —

(1) Inutile d'ajouter que les *Saratogas* ne sont pas destinées aux habits noirs des gentlemen, mais aux toilettes des « fast women » *(les femmes qui vivent vite)*. Celles-ci ne doivent pas être confondues avec nos *horizontales*.

Saratoga est la *Queen* du royaume de l'Été qui commence à Newport, pour finir aux Lasthills et aux Montagnes-Bleues, royaume abandonné pendant la saison froide, mais repeuplé comme par enchantement dès que les thermomètres de New-York (1) donnent le signal de la fuite aux gros bonnets (big bugs) (2) de la finance.

Je n'affirme pas que le ton des *summer-resorts* (résidants campagnards) de Saratoga soit à la hauteur de celui des *knickerbokers* (la noblesse) de Newport. A Saratoga, on est, — m'a-t-on dit, — peu exigeant pour les preuves généalogiques et la société y est plus mêlée, partant moins distinguée. C'est le *Trouville* de l'Union, un Trouville sans Manche, mais possédant le samedi son *train des maris* qui roulent un peu plus de temps en chemin de fer pour rejoindre leurs ladies.

Delavan-House, à Albany, est un bon hôtel

Elles constituent un type spécial à l'Amérique et qui commence seulement à s'introduire chez nous.

(1) De juin en août, il n'est pas rare de les voir marquer 40 degrés à l'ombre. Mais il n'est pas rare non plus qu'ils descendent, avant la nuit, de 12 à 15 degrés. Les sauts de température sont à New-York d'une brusquerie très nuisible à beaucoup de santés.

(2) La traduction exacte du mot est, je crois, « *gros insectes.* » Les Américains l'emploient dans le sens que nous donnons à l'expression « *gros bonnets.* »

situé à proximité de la gare et du quai, très commode par conséquent pour les touristes qui, comme nous, ne s'arrêtent dans la capitale de l'État de New-York que pour dormir quelques heures et se rembarquer. Son mouvement est très curieux et celui du *Palmers,* de Chicago, peut à peine lui être comparé. L'établissement ne fait que se vider et se remplir, la nuit aussi bien que le jour. Le service n'est jamais fait que par une partie du personnel, dont la moitié travaille tandis que l'autre repose.

Après un souper que ma diète nullement volontaire de vingt-quatre heures m'avait fait apprécier, — bien que servi au plan américain, — nous venions de rentrer dans nos chambres quand nous fûmes attirés à nos fenêtres par un vacarme assourdissant, un de ces charivaris qui autrefois, dans nos villes de province, troublaient la nuit de noces des veuves remariées. Nos châssis remontés, — opération que le gonflement du bois sous l'action des pluies rend souvent malaisée, — nous distinguons sur la chaussée, à la clarté des becs de gaz et de torches portées à la main, une vingtaine d'instrumentistes, qui tapant sur une caisse, qui sur un tambour, soufflant dans des bugles, des pistons, des trombonnes, mais battant, cornant, sonnant chacun un air différent. Ce mépris pour les règles les plus élémentaires de l'harmonie,

mépris persistant malgré l'invasion allemande, est une des choses qui, en Amérique, m'ont vivement frappé. Les Allemands estiment-ils avoir fait assez pour l'Union en lui apportant l'*Internationale ?* Leur absorption par les Anglo-Saxons est-elle si rapide qu'ils perdent, aussitôt installés sur la terre américaine, les remarquables qualités musicales de leur race?... Toujours est-il que, si ces qualités leur restent, ils ne semblent pas les avoir répandues dans leur nouvelle patrie !

Derrière les instrumentistes et séparées par toute la largeur de la rue, s'alignent deux files silencieuses de gentlemen mélancoliques. Ces processions sont fréquentes aux États-Unis, où elles constituent l'une des manifestations de la *joie populaire*. J'ignore quelle fête occasionnait celle-ci.

La descente de l'Hudson, par laquelle nous terminons notre voyage, prend environ dix heures (1).

J'ai déjà décrit, — en partant de New-York, —

(1) Le trajet total de Montréal à New-York, par le Champlain, le lac George, l'Hudson et les voies de fer qui les raccordent, est de 400 miles (644 kilomètres). Il peut se faire en 36 heures, y compris le coucher à Albany; mais, accompli de cette façon, il ne laisse pas d'être très fatigant. Je conseille aux voyageurs moins pressés que nous de s'arrêter le premier soir à Saratoga.

le cours de ce fleuve que l'Appleton-Guide proclame « incomparable ». Bien qu'au point de vue du pittoresque la voie d'eau soit préférable à la voie de fer (1), le lecteur ne me pardonnerait certainement pas de le ramener avec moi, sur le *steamboat,* jusqu'au quai de New-York où je vais prendre congé de lui en le remerciant de m'avoir accompagné si loin. Après tant de chemin parcouru, je comprends très bien sa lassitude (je devrais peut-être ajouter son ennui ?) (2) et l'envie qu'il a de me quitter. Je me hâte donc de placer ici une promesse rassurante : ce voyage, *le premier* où je l'aie entraîné, est vraisemblablement *le dernier* que nous accomplirons ensemble. Pour me décider à l'écrire, il a fallu une circonstance particulière qui ne se reproduira pas : l'espoir, — entretenu chez moi par d'obligeants amis, — de ne point faire une œuvre stérile en racontant ce que j'ai vu.

(1) La traversée de l'Hudson est fort belle. Mérite-t-elle réellement l'épithète d'*incomparable* que lui décerne l'Appleton ? Je ne le crois pas. Nous l'aurions trouvée bien autrement belle si elle n'avait pas suivi pour nous, à quatre jours de distance, celle du Saint-Laurent.

(2) Pour ne pas aggraver cet ennui, j'ai renvoyé à la fin de ce volume, sous forme de conclusion, la plupart des appréciations que m'a suggérées mon étude. Ceux qu'intéressent *les choses* de l'Amérique, mais qui n'ont pas souci de connaître *mon opinion sur elles,* pourront ici fermer le livre.

Or, à mon âge, on n'entreprend guère le *Tour du Monde,* même en plus de 80 jours. Comme je n'excuse ni les compositeurs sans mélodies, ni les écrivains sans idées, ni généralement les messieurs qui s'installent devant un papier sans rien sentir en eux de *personnel* et d'*utile* à communiquer au public, il est peu probable que j'ajoute jamais de nouveaux chapitres à l'émouvant récit des aventures de Phileas Fogg, et m'expose à l'application de la loi sur les récidivistes !

CONCLUSION

Nous avons averti le lecteur, au début de ce livre, que notre court séjour au delà de l'Atlantique ne nous permettait pas de porter sur le peuple américain un jugement autorisé.

Nous le répétons en terminant. Notre conclusion ne prétend aucunement à l'autorité d'un JUGEMENT : elle doit rester *pour tous* ce qu'elle est *pour nous*, le résumé d'observations hélas ! trop incomplètes et des IMPRESSIONS PERSONNELLES qu'elles nous ont laissées.

« Mais », — nous dira-t-on peut-être, — « quel « besoin avez-vous de conclure? Si votre esquisse « est vraie, c'est l'Amérique attirant à bref délai « chez elle la vie entière de l'Europe ! C'est sa « volonté disposant tout à l'heure du commerce « de l'univers et réglant les échanges à son gré ! »

Nous n'affirmons pas qu'une sagesse extrême

chez les Américains, une imprudence égale chez les Européens ne puissent amener ce résultat : nous ne le croyons pas *forcé*.

Les nations vieillies de l'Europe ont une cohésion qui manque au peuple américain : celle que donnent des frontières nettement tracées par la nature et relativement peu étendues ; — la similitude de race, ou, du moins, l'ancienneté de la conquête et des traditions, — la communauté de religion.

La société américaine, elle, repose sur une base unique : l'union des intérêts.

Les frontières, — quand elles ne sont pas limitées par les deux océans, les lacs ou le Saint-Laurent, — restent vagues et immenses. La race hollandaise, dont les descendants encore assez nombreux à New-York constituent une sorte d'aristocratie commerciale, la race anglo-saxonne qui a fondé l'Indépendance, disparaissent presque sous l'avalanche des Allemands, Nègres, Italiens, Espagnols, Français, Canadiens, Créoles (1), et sous la descendance de ces étrangers attirés par les richesses du Nouveau-Monde.

L'Union se maintiendra-t-elle assez pour fondre ensemble tant d'éléments divers ?

(1) Nous ne mentionnons pas ici les Chinois qui pullulent dans l'Ouest, mais n'acquièrent jamais le titre de citoyen Américain.

Certes l'absorption est rapide. Ecoutez parler ces gens ?... Chez tous vous remarquerez la même conscience de leur force, le même orgueil de leur pays d'origine ou d'élection. Tous se font même gloire d'être « citoyens Américains. »

Mais ce continent est bien vaste !

Déjà les intérêts n'y ont plus autant de connexité. La guerre de Sécession (1) a été un premier symptôme de leur désaccord naissant. La lutte a fini par l'écrasement du Sud, mais l'harmonie est-elle bien rétablie ? D'autres germes de discorde sont perceptibles du côté du Pacifique. La rivalité de New-York et de San Francisco s'accentue. Les grandes mines d'argent de l'Ouest ne veulent pas subir la loi du papier-monnaie de l'Est. Chicago, au centre, prend une importance qui lui crée des intérêts particuliers.

Les Yankees, si fervents adorateurs du *Dieu Dollar*, placeront-ils toujours au-dessus de satisfactions plus matérielles le titre dont ils sont justement fiers ?

La République Américaine est UNE ; il ne nous est pas clairement prouvé qu'elle soit INDIVISIBLE.

(1) La question de l'esclavage a été *plus que le prétexte* de cette guerre. Mais les Américains ne font aujourd'hui aucune difficulté de reconnaître sa *principale cause :* la suprématie dans l'Etat, ou plus exactement l'autonomie des Etats.

Le lien fédéral est bien mince et bien lâche ! S'il se brise jamais, la conflagration générale pourra tout aussi bien aboutir à la constitution de Républiques séparées qu'au pouvoir d'UN SEUL. Un Washington vainqueur et ambitieux installerait parfaitement sa Royauté ou son Empire là où un Washington désintéressé a fondé sa République. Les Américains resteront toujours des *Démocrates* dans la bonne acception du mot. Ils ne nous paraissent pas des *Républicains* aussi déterminés qu'on se l'imagine en France et s'accommoderaient fort bien, nous en sommes persuadé, de tout autre gouvernement qui les délivrerait du VOL, en leur garantissant ce à quoi ils tiennent autant qu'à la fortune : la liberté religieuse et individuelle et l'égalité des droits.

Mais, sans nous occuper davantage d'éventualités qui, si elles se réalisaient, pourraient singulièrement déranger notre équilibre politique, assez troublé déjà, prenant l'Amérique dans son *état présent,* s'avère-t-il de cette étude que le développement agricole, industriel et commercial de l'Union condamne à la ruine notre agriculture, notre industrie, notre commerce, et que nous devions nous traîner sur tous les marchés à la suite des Américains ?

Notre plume trahirait étrangement notre pensée si elle accréditait pareille opinion.

Pour notre agriculture, — il est vrai, — nous estimons impossible et vaine la lutte qu'on montre l'intention de soutenir.

Avec les progrès de la mécanique depuis un demi-siècle et la substitution des grandes usines aux établissements modestes de jadis, le rapport entre la *production* et la *consommation* n'existe plus. De là provient la crise contre laquelle nous nous débattons. Aussi n'est-elle pas localisée chez nous : plus aiguë en France, elle atteint l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne, tous les pays d'importante fabrication.

Etant donné cette cause du mal, *le pain à bon marché* devient la condition essentielle de la vie de l'ouvrier, soumis par le *trop-plein* à de fréquents chômages.

Sans doute les terres actuellement cultivées en Amérique ne se couvriront pas toujours, sans engrais, des riches moissons qui font concurrence aux nôtres. Mais que sont ces surfaces, comparées à celles qui restent intactes ? La Prairie, à elle seule, contient assez de terres vierges pour nourrir cent millions d'hommes et suffire par l'exportation à l'alimentation d'autant !

Nous opposerons-nous par une surélévation continuelle des droits à l'envahissement, d'ailleurs nécessaire, de nos marchés ?

« — Le droit de 3 francs par hectolitre est illusoire ! » clament les fermiers. Il n'y a pas dix-huit mois qu'on l'a voté ! — Oserons-nous le doubler ? — Et si demain, la science fournissant à la marine marchande un moteur plus économique que la vapeur, le prix du fret s'abaisse encore, jusqu'où entendons-nous monter ?

Sans entrer dans la discussion des protectionnistes et des libres échangistes, appuyée des deux côtés sur maintes bonnes raisons, nous ne croyons pas à l'*efficacité* des droits pour ranimer notre agriculture.

Si son dépérissement s'arrête, il sera arrêté par ceci :

La *culture du paysan,* devenu par des acquisitions successives que lui facilitent les prix actuels de la propriété rurale, possesseur de la quantité de terre nécessaire à sa nourriture et à celle de sa famille, travaillant cette terre *sans domestiques,* avec ses *fils* et ses *filles,* y faisant pousser son blé, ses pommes de terre, ses légumes, vivant d'eux comme vivaient les laboureurs d'autrefois ;

La *culture industrielle* qui, pratiquée sur une large échelle, intelligemment conduite, profitant des découvertes modernes et de la diminution déjà commencée du prix de main-d'œuvre, peut très bien, nous en sommes certains, *obtenir des bénéfices aux cours actuels.*

Quant à la moyenne propriété, nul effort ne la sauvera. Elle est, avant qu'il soit un siècle, destinée à disparaître.

Au point de vue industriel et commercial, la question nous apparaît plus complexe.

La France, grâce à son climat tempéré, l'un des plus favorisés du globe, à l'habileté de main, au goût particulier de sa population pour les choses de l'art, disposait autrefois de produits uniques dans le monde. Toutes les nations se disputaient ses vins, ses eaux-de-vie, ses soies, ses draps, son orfévrerie, ses bijoux. Nos modèles s'imposaient partout et provoquaient d'incessantes demandes. Nos corps de métiers conservaient précieusement la tradition de la belle fabrication, comme les Hollandais gardent celle de la taille du diamant.

Nos vins se vendant fort cher, aux trois qualités de la crête, de la mi-côte, du pied, nous avons d'abord substitué, par le mélange des raisins, une qualité unique payée comme la première. Les prix se maintenant, nous avons exigé de nos vieilles et excellentes vignes des quantités qu'elles ne pouvaient donner. Nous les avons, par l'épuisement résultant des fumures, merveilleusement préparées à l'invasion du phylloxera.

Avec nos corps de métiers s'en est allé, petit à petit, le souci de maintenir nos qualités exceptionnelles.

—Nous nous sommes mis à fabriquer ce que fabrique *tout le monde,* sans réfléchir assez que, pour faire ce qu'on fait partout, nous nous trouvons dans de mauvaises conditions au point de vue du charbon, des matières premières et de la main-d'œuvre.

Sauf les produits alimentaires qu'ils obtiennent à bon marché, les Américains, eux aussi, produisent chèrement. Les transports sont immenses aux États-Unis et très onéreux dès que les Compagnies suspendent leurs luttes ; d'autre part, il reste trop à conquérir sur le désert pour que, de longtemps, le prix de la main-d'œuvre s'abaisse sensiblement.

Porter aux Américains les choses qu'ils fabriquent eux-mêmes ? N'eussent-ils pas leur douane, nous n'y saurions utilement songer. Mais ce peuple jeune a la passion de LA NOUVEAUTÉ, avec la richesse qui la lui fait acquérir sans s'inquiéter du prix ni des droits d'entrée. C'est à créer pour lui des types nouveaux, à lui présenter constamment LA MODE, que doivent s'attacher nos commerçants français, trop endormis sur des modèles passés aux Allemands qui les exécutent à meilleur compte.

Pourquoi d'ailleurs n'irions-nous pas, comme les Anglais, chercher en Amérique des *affaires américaines,* surtout de ces affaires de mines là-bas accessibles à tous, qui raméneraient annuellement

à la mère-patrie une partie de l'or dont elle paie les viandes et les blés du Nouveau-Monde ?

Sur les marchés européens et pendant une longue période de temps, les produits manufacturés de l'industrie américaine, vu leur cherté que nous avons expliquée, n'arriveront point en quantité appréciable. Il nous appartient donc de nous y maintenir ou de les reprendre, et de devancer les Américains sur ceux de l'Inde, de la Chine et de l'Australie.

Mais nous ne mènerons à bien cette campagne qu'*en diminuant nos prix de revient,* et cette diminution implique un accord dont nous ne nous dissimulons pas les difficultés.

Il faudrait d'abord que nos financiers, détournant un peu leurs yeux de la *Bourse* où ils pleurent les belles majorations d'autrefois, daignent jeter un regard sur l'INDUSTRIE ; — que sans imiter l'audace, excessive à notre avis, des capitalistes américains, ils sachent *engager,* même *compromettre* une partie de leurs gains pour aider les entreprises et les innovations qui peuvent relever sa fortune ;

Que nos Compagnies de chemins de fer et de navigation, dussent-elles sacrifier momentanément leurs dividendes, mesurent leurs tarifs aux ressources restreintes d'un commerce languissant et d'une industrie malade ;

Que nos chefs d'usines et nos ingénieurs se tiennent constamment à l'affût du progrès, des inventions qui le réalisent, et appliquent sans hésitation tout perfectionnement d'où peut résulter une économie :

Que le gouvernement, suivant l'exemple donné par le Grand Chancelier Allemand, encourage par des primes les conquêtes qui agrandissent le domaine de l'Industrie nationale ;

Que nos ouvriers renoncent à leurs grèves multipliées (1) qui, se dénouant invariablement par une diminution du travail et une augmentation du

(1) L'Amérique, elle aussi, connaît les grèves ; mais ces grèves au fond desquelles on trouve, comme toujours, des membres Allemands de l'Internationale, sont, autant que cette expression est permise, *éclairées par le bon sens public.*

Jamais elles ne correspondent à une période de crise : elles se produisent invariablement dans une ère de prospérité. — Les ouvriers veulent gagner plus quand les patrons ou les Compagnies gagnent davantage; ils n'ajoutent pas à leurs embarras par d'intempestives réclamations.

Il ne faut pas d'ailleurs que les grèves portent au commerce une trop longue ni trop grave atteinte. — L'ordre de la rue étant une nécessité des affaires, on le maintient là-bas avec une vigueur... toute Américaine. Nous n'en citerons qu'un exemple :

Il y a quelques années, une émeute força le Gouverneur de New-York à faire appel à un régiment de la Milice pour appuyer la Police, dont les injonctions n'étaient pas écou-

salaire, nous placent chaque jour un peu plus bas vis-à-vis de la concurrence étrangère ;

Qu'ils acceptent courageusement les réductions qu'impose le malaise général ;

Qu'à toute reprise — et après la constitution de *réserves,* précaution indispensable contre le retour des crises, — les patrons récompensent, par une équitable association aux bénéfices, la patience et la résignation de ceux qui ne les abandonnent pas dans les mauvais jours.

Si cet accord s'établit, les débouchés que nous avons signalés et d'autres encore compenseront *en partie,* pour notre industrie, la perte du marché américain.

« Eh quoi ! » — ne manqueront pas de s'exclamer quelques-uns, — « c'est pour arriver là que « nous vous avons suivi ? Vous nous faites par- « courir *quatre mille lieues* pour nous proposer « ce remède d'application malaisée, et qui ne nous « rendra pas une santé brillante ! »

— Parfaitement, Messieurs.

tées. A peine formé et sans la moindre hésitation, ce régiment tirait sur la foule ; plusieurs douzaines de perturbateurs étaient couchés par terre, les autres filaient de toute la vitesse de leurs jambes, on ramassait les cadavres et la tranquillité renaissait *instantanément.*

Depuis un quart de siècle, nous vivons comme *des fous :*

Notre préoccupation de satisfaire à des besoins factices qu'aucune époque n'a connus, nous a ôté tout soin de nos besoins naturels ; ou plutôt nous les avons tellement mêlés que nous ne parvenons plus à les reconnaître. Or, comme la nature n'a pas fait cette confusion dans son œuvre, qu'en pourvoyant aux *uns* elle ne s'est pas chargée de fournir aux *autres,* elle nous ramène à la distinction que nous trouvons pénible.

Ne croyez-vous pas qu'il est grand temps de revenir un peu à la vie *des sages ?*

Vous êtes-vous bonnement imaginé que l'homme — créature de Dieu, « descendant du singe, » ou « agglomération d'atômes, » — avait pour destinée de « jouir » et de se croiser les bras ?

Si telle est votre idée, vous ne l'avez certainement pas prise aux Yankees !

Leur prospérité ne les a pas grisés : ils restent fermement convaincus que, si à une somme plus grande de labeur, correspond généralement — pour les peuples comme pour les individus — une atténuation de la souffrance, le travail et la souffrance restent la loi commune de l'humanité.

Dans l'introduction de son excellent livre, M. Alexandre Lambert de Sainte-Croix a écrit :

« Les Américains, pour la plupart, n'ont pas

l'idée d'un Être divin, et leur religion, d'ailleurs, les y a singulièrement aidés. Il y a plus de deux cents cultes différents dans la religion protestante ! »

Que M. Lambert de Sainte Croix nous permette de le lui dire : il méconnaît ici les sentiments du peuple Américain, — et cette méconnaissance s'explique pour nous par le séjour prolongé de l'auteur à San Francisco.

San Francisco est une ville cosmopolite, une sorte de « petit Paris. » Les affaires et les plaisirs y marchent de front. De toutes les cités des Etats-Unis, elle est incontestablement la plus gaie, la plus agréable à habiter. Mais le scepticisme aimable de sa population nullement homogène, — mélange d'honnêtes commerçants et d'aventuriers, de spéculateurs intrépides et de riches oisifs, de travailleurs et de vagabonds, — *l'absence des bibles sur les tables des hôtels,* la suppression du *Repos du dimanche* rigoureusement observé dans les autres Etats de l'Union, ne sauraient faire exactement apprécier l'esprit du Peuple Américain. Ce peuple, pris dans son ensemble, n'est pas seulement attaché aux rites « de ses deux cents églises » ; il est *très sincèrement, très profondément religieux.* Aussi entend-on là-bas les politiques traiter sévèrement notre chimère de « l'Etat sans Dieu » ; non moins durement les théories qui font de cette terre une étape dans le néant et

nous promettent de combler le vide laissé par la Création entre l'humanité et le bonheur absolu.

La bande des libres-penseurs peut bien, chez nous, expulser Dieu de l'école où l'enfant apprenait à le connaître ; elle peut l'arracher du chevet des malades qu'il consolait depuis dix-huit siècles avec cette simple et grande parole : « Celui qui croit en moi, fut-il mort, vivra ! » — Elle n'enlèvera pas aux masses une seule de leurs misères !

La révolution sociale, à laquelle elle nous mène tout droit, ajoutera de nouveaux flots rouges à la mer sanglante sur laquelle vogue l'esquif fragile de nos libertés. Elle pourra enlever le bien-être à QUELQUES-UNS, qui le possèdent de naissance ou l'ont conquis par le travail. Elle ne parviendra jamais à l'étendre à TOUS. Le *summum* de son triomphe ne sera pas l'égalité de la richesse, mais l'égalité de l'indigence.

Au seuil de la terre américaine, nous avons montré la Liberté prête à se dresser pour éclairer le Monde. — La France qui, durant tant d'années, a tenu le flambeau de la civilisation et de l'industrie, le laissera-t-elle échapper de ses mains ? Doit-il passer l'Atlantique après celui de la liberté saine, de la *Liberté* qui respecte le *Droit ?* Abandonnerons-nous donc aux Américains, sans tenter de réagir, le soin de répandre aujourd'hui la

lumière, ou tâcherons-nous de retenir notre part dans sa distribution ?

Nous posons ici avec une angoisse patriotique cette interrogation, parce qu'elle n'a cessé de se poser à nous dans ce long parcours de 4,000 lieues ?

L'Avenir répondra ; l'avenir que les hommes et les peuples peuvent bien préparer par leur sagesse ou compromettre par leurs fautes, mais dont la connaissance n'appartient qu'à Dieu !

Paris, 1887.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

I. — Raison de ce livre. — La traversée..... 1

II. — New-York. — La baie. — La douane. — Les hôtels..... 18

III. — New-York. — La ville. — L'élévateur. — Le pont de Brooklyn..... 38

IV. — New-York. — Le monde des affaires. — Le monde élégant. — La vie américaine. — Les manières.— Les plaisirs.—Les théâtres. 61

V. — Les misses américaines..... 100

VI. — Les monuments de New-York. — Le New-York Central and Hudson River Railroad. — Les Pullman-cars..... 124

VII. — Chicago.—Le Chicago Milwaukee and Saint-Paul Railroad. — Les déboisements. — Le Mississipi. — Saint-Paul..... 165

VIII. — Le Northern Pacific Railroad. — La construction des voies ferrées. — La Prairie. — Rencontre d'un évêque. — Le clergé catholique aux Etats-Unis. — Bismarck et le Missouri.— Le Yellowstone National Park. 192

Pages.

IX. — Bisons et Indiens. — Héléna. — Garrison. — Butte-City. — Les mines du Montana. — Les trad's Union et l'Internationale..... 220

X. — L'Utah and Northern Railroad. — Ogden. — Salt-Lake-City. — Les Mormons. — Le Central Pacific Railroad..... 247

XI. — San Francisco. — La baie. — La ville. — Le Palace. — La Bourse. — La Safe Deposit Company. — Les câbles-cars. — Le Pacifique. — Cliff-House..... 289

XII. — Colfax. — La Nevada. — Les placers. — Nevada-City 320

XIII. — L'Union Pacific Railroad. — Les Montagnes-Rocheuses. — Un ouragan dans la Prairie. — Le Chicago and North Western Railroad. — Le deuil de Grant. — Le Michigan Central Railroad. — Détroit. — Belle-Ile-Park; un camp de miliciens. — Niagara-Falls... 334

XIV. — Le Rome Watertown and Ogdensburg Railroad. — Cape-Vincent. — Thousand-Islands. Alexandria-Bay. — Les rapides du Saint-Laurent. — Montréal. — Victoria-Bridge. — Le Champlain. — Le lac George. — Saratoga. — La descente de l'Hudson.... 359

Conclusion..... 391

Angoulême. — Imp. Roussaud, rue Tison d'Argence, 3.

LIBRAIRIE PAUL OLLENDORFF

28 bis, rue de Richelieu, 28 bis.

PAUL ANTONINI. — *Les Chinois peints par un Français.* 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

CHARLES BIGOT. — *Grèce, Turquie, le Danube.* 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

DÉMÉTRIUS BIKELAS. — *De Nicopolis à Olympie.* 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

ÉVARISTE BOUCHET. — *Souvenirs d'Italie.* 1 vol. gr. in-18. 3 50

RAYMOND DE BOYER DE SAINTE-SUZANNE. — *La Principauté de Monaco.* 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

— *La République de Saint-Marin.* 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

THÉODORE CAHU. — *Chez les Allemands,* illustrations de CARAN D'ACHE et de JOB. 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

A. ESCHENAUER — *L'Espagne.* 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

FERNAND HUE. — *La France et l'Angleterre à Madagascar,* avec une grande carte de Madagascar. 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

JACQUES SAINT-CÈRE. — *L'Allemagne telle qu'elle est.* 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

HENRI LEVERDIER ET HENRI MAUBRYAN. — *Khi-Hoa,* scènes de la vie annamite. 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

JULES MAZERAC. — *Histoires des bords de la Garonne.* 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

EUGÈNE MOUTON. — *Voyages et aventures du capitaine Marius Cougourdan.* 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

LÉON DE ROSNY. — *Le Pays des dix mille lacs, quelques jours de voyage en Finlande.* 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

Mme TOUSSAINT-SAMSON. — *Une Parisienne au Brésil.* 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

UN MILITAIRE FRANÇAIS. — *Voyage au Pays des Roubles.* 1 vol. grand in-18 ..... 3 50

ANDRÉ HERMAN. — *Vallons de l'Helvétie,* impressions de voyage. 1 vol. in-18 ..... 2 50

GEORGES LIEUSSOU. — *Dix mois autour du Monde,* notes de voyage, ouvrage illustré de 20 gravures et 4 cartes. 1 vol. grand in-18 ..... 5 »

Angoulême. — Imp. ROUSSAUD, rue Tison d'Argence, 3.